

*受理年月日	年 月 日
*受 理 番 号	
*備 考	

大規模小売店舗届出書

令和7年10月6日

富山県知事 殿

株式会社コメリ
代表取締役 捧 雄一郎
新潟県新潟市南区清水4501番地1

大規模小売店舗立地法第5条第1項の規定により、下記のとおり届け出ます。

記

1. 大規模小売店舗の名称及び所在地

名 称：(仮称) コメリPRO高岡店
所在地：高岡市向野町3丁目43-19 外

2 大規模小売店舗において小売業を行う者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては代表者の氏名

小 売 業 者		住 所
氏名又は名称	代表者(法人の場合)	
株式会社コメリ	代表取締役 捧 雄一郎	新潟県新潟市南区清水4501番地1

3 大規模小売店舗の新設をする日

令和8年6月7日

4 大規模小売店舗内の店舗面積の合計

2,456 平方メートル

5 大規模小売店舗の施設の配置に関する事項

(1) 駐車場の位置及び収容台数

駐車場	位 置	収容台数
来客用駐車場 1	建物 1 北側、西側 (別添 図 3 建物配置図)	46 台
合 計		46 台

(2) 駐輪場の位置及び収容台数

駐輪場	位 置	収容台数
駐輪場 1	建物 1 北側 (別添 図 3 建物配置図)	5 台
合 計		5 台

(3) 荷さばき施設の位置及び面積

荷さばき施設	位 置	面 積
荷さばき施設 1	建物 1 北側(別添 図 4 建物平面図)	24 m ²
合 計		24 m ²

(4) 廃棄物等の保管施設の位置及び容量(別添 図 4 建物平面図)

< 廃棄物等保管施設 1 >

廃棄物等の保管施設	位 置	容 量
紙製廃棄物庫	建物 1 内北側 (別添図 4 建物平面図)	5.346 m ³
金属製廃棄物庫	建物 1 内北側 (別添図 4 建物平面図)	0.338 m ³
ガラス製廃棄物庫	建物 1 内北側 (別添図 4 建物平面図)	0.337 m ³
プラスチック製廃棄物庫	建物 1 内北側 (別添図 4 建物平面図)	4.914 m ³
生ごみ庫	建物 1 内北側 (別添図 4 建物平面図)	0.810 m ³
その他可燃性廃棄物庫	建物 1 内北側 (別添図 4 建物平面図)	0.405 m ³
合 計		12.150 m ³

6 大規模小売店舗の施設の運営方法に関する事項

- (1) 大規模小売店舗において小売業を行う者の開店時刻及び閉店時刻

小売業者	開店時刻	閉店時刻
株式会社コメリ	午前 7 時	午後 9 時

- (2) 来客が駐車場を利用することができる時間帯

駐車場	駐車場を利用することができる時間帯
来客用駐車場 1	午前 6 時 3 0 分 から午後 9 時 3 0 分まで

- (3) 駐車場の自動車の出入口の数及び位置

駐車場	出入口の数	出入口の位置
来客用駐車場 1	3 箇所	敷地東側：出入口 2 ヶ所 敷地北側：出入口 1 ヶ所
合 計	3 箇所	

- (4) 荷さばき施設において荷さばきを行うことができる時間帯

荷さばき施設	荷さばきを行うことができる時間帯
荷さばき施設 1	午前 6 時から午後 9 時まで

添付書類関係（法第5条第2項）

1 法人にあってはその登記事項証明書 別添

2 主として販売する物品の種類

小 売 業 者	主な販売物品
株式会社コメリ	資材、建材、現場用品、工具、金物、住宅設備機器等

3 建物の位置及びその建物内の小売業を行うための店舗の用に供される部分の配置を示す図面

（１）建物配置図 図 3 建物配置図 参照

（２）各階平面図 図 4 建物平面図 参照

4 必要な駐車場の収容台数を算出するための来客の自動車の台数等の予測の結果及びその他算出根拠

（１）必要駐車台数算出根拠

既存類似店における駐車場利用実態調査に基づき算定した（資料 1 参照）。

$300 \text{ 人} / \text{千} \text{m}^2 \times 2.456 \text{ 千} \text{m}^2 \times 14.4\% \times 98\% \div 1.9 \text{ 人} / \text{台} \times 0.50 = \underline{28 \text{ 台}}$

なお、上記台数に開店時等の繁忙期の来客者増を考慮し、来客用駐車台数を 46 台 とする。

< 参考：必要駐車台数算出根拠 >

設定項目等	各事項算出のための計算式等	
行政人口	161,573 人	令和 7 年 8 月末日現在
地区の区分	商業地区	近隣商業地域
S：店舗面積	2.456 千 m^2	
A：店舗面積当たり日来店客数原単位	1,026 人/千 m^2	指針(1,100-30×S)
B：ピーク率	14.4 %	
L：駅からの距離	1,100 m	駅名：J R 氷見線越中中川駅
C：自動車分担率	60 %	指針値より
D：平均乗車人員	2.0 人/台	指針値より
E：平均駐車時間係数	0.73	$(30 + 5.5 \times 2.456) / 60$
必要な駐車場台数	80 台	$1,026 \times 2.456 \times 0.144 \times 0.60 \div 2.0 \times 0.73$
届出の駐車場台数	46 台	

(2) その他の駐車場の状況

①従業員等（業務用を含む）駐車場

区 分	必要駐車台数	備 考 (台数算定根拠等)
従業員駐車場	5台	駐車場 1 内
堆雪場・臨時駐車場	一台	
商品等の搬出入用駐車場	一台	荷さばきスペースに含む
合 計	5台	

(3) その他、参考とした事項

【冬季の堆雪について】

冬季の降雪時については、機械除雪を行い、適時業者委託により敷地外搬出を行う。なお、一時的に緑地内に堆雪場を設置することとなるが、来客用駐車台数が減ることはない。

5 駐車場の自動車の出入口の形式又は来客の自動車の方向別台数の予測の結果等駐車場の自動車の出入口の数及び位置を設定するために必要な事項

(1) 駐車場の自動車の出入口の形式

①敷地内駐車待ちスペース

出入口の場所	駐車待ちスペースの有無	実際に用意する駐車待ちスペース	発券ブースの有無	必要な駐車待ちスペース		駐車待ちスペース「無」の場合
				長さ	算出根拠	その理由・対策
別添 図 3 建物配置図 出入口 1～3	有・ 	— m	有・ 	—36.2m	$(0.92 \times 1.6 - 7.5) \times 6 = -36.2\text{m}$	必要な駐車待ちスペースの長さがマイナスとなるため

※必要な駐車待ちスペース＝（当該入口の1分当たりの来台数（55台/60分÷3箇所）×1.6－当該入口の1分当たりの入庫処理可能台数）×6m（平均車頭間隔）

(2) 来客の自動車の方向別台数の予測の結果

予測方法	半径 2 k m 圏内の世帯数をもとに、主要経路ごとに来店車両台数を設定。
予測の根拠	別添 資料 2 参照
予測結果	別添 資料 2 参照

(3) 敷地周辺の道路の状況

図 2 周辺見取図参照

6 来客の自動車を駐車場に案内する経路及び方法

(1) 来客自動車の案内経路及び経路を来客者に知らせる方法を表示した図面

図 2 周辺見取図、図 3 建物配置図参照

(2) 経路等を来客者に知らせる方法

項 目	具体的な方法
案内表示の設置	各出入口に案内板を設置する。 案内表示1～3：出入口案内 案内表示3：左折入出庫の案内（注意喚起）
ちらしの配布	販売促進用の折込ちらしで案内経路を記載する。
交通整理員の配置	オープン時や日曜祝日などの繁忙期において、駐車場出入口 周辺や主要な歩行者動線上に交通整理員を配置する。

7 荷さばき施設において商品の搬出入を行うための自動車の台数及び荷さばきを行う時間帯

荷さばき施設No. (配置図上のNo.)	荷さばき 施設 1	搬出入車両の 大きさ及び台数	合 計	平均的な 荷さばき 処理時間
荷さばきを行う時間帯		4 t 車		
午前 6時 ～	午前 7時	1 台	1 台	20分
午前 7時 ～	午前 8時	1 台	1 台	
午前 8時 ～	午前 9時	1 台	1 台	
午前 9時 ～	午前10時	—	—	
午前10時 ～	午前11時	—	—	
午前11時 ～	午前12時	—	—	
午前12時 ～	午後 1時	—	—	
午後 1時 ～	午後 2時	—	—	
午後 2時 ～	午後 3時	—	—	
午後 3時 ～	午後 4時	—	—	
午後 4時 ～	午後 5時	—	—	
午後 5時 ～	午後 6時	—	—	
午後 6時 ～	午後 7時	—	—	
午後 7時 ～	午後 8時	1 台	1 台	
午後 8時 ～	午後 9時	1 台	1 台	
合 計		5 台	5 台	—

8 遮音壁を設置する場合にあっては、その位置及び高さを示す図面

遮音壁の有無	高さ	備考（位置等）
無	—	—

- 9 冷却塔、冷暖房設備の室外機又は送風機を設置する場合にあっては、それらの稼動時間帯及び位置を示す図面（添付図6参照）

<15街区：建物1>

項 目	設置の有無	稼動時間帯	位 置
空調室外機	有	AC1～AC12：6:30～21:00稼働	図6 騒音予測条件図 参照
冷凍室外機	無	—	
排風機	有	F1～F10：6:30～21:00稼働 (※F2とF6は24時間稼働)	
キュービクル	有	Q1：24時間稼働	

10 平均的な状況を呈する日における等価騒音レベルの予測の結果及びその算出根拠

(1) 昼間の等価騒音レベルの予測

騒音発生源		No.	基準距離における 騒音レベル(dB)		騒音継続時間 (時～ 時) 又は 騒音発生回数		予測地点までの距離 (m)				各予測地点における 等価騒音レベル(dB)			
							A 地点	B 地点	C 地点	D 地点	A 地点	B 地点	C 地点	D 地点
定常騒音	空調室外機	AC1	61.0	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	57.4	114.0	82.9	44.5	25.4	19.4	22.2	27.6
	空調室外機	AC2	61.0	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	57.6	113.7	82.0	43.5	25.4	19.5	22.3	27.8
	空調室外機	AC3	61.0	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	57.9	113.4	81.1	42.5	25.3	19.5	22.4	28.0
	空調室外機	AC4	61.0	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	58.1	113.1	80.2	41.5	25.3	19.5	22.5	28.2
	空調室外機	AC5	61.0	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	58.4	112.8	79.3	40.5	25.2	19.5	22.6	28.4
	空調室外機	AC6	55.0	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	58.6	112.4	78.4	39.5	19.2	13.6	16.7	22.6
	空調室外機	AC7	61.0	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	77.7	108.2	48.5	6.4	22.8	19.9	26.9	44.4
	空調室外機	AC8	61.0	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	78.4	108.3	47.8	6.0	22.7	19.9	27.0	45.0
	空調室外機	AC9	61.0	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	79.1	108.3	47.1	5.8	22.6	19.9	27.1	45.3
	空調室外機	AC10	61.0	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	79.8	108.4	46.5	5.8	22.5	19.9	27.2	45.3
	空調室外機	AC11	61.0	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	80.5	108.5	45.8	6.0	22.5	19.9	27.4	45.0
	空調室外機	AC12	55.0	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	81.1	108.5	45.1	6.4	16.4	13.9	21.5	38.4
	給排水口	F1	53.5	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	47.0	108.4	87.3	54.5	19.6	12.4	14.3	18.3
	給排水口(24時間換気)	F2	53.5	メーカー資料	6:00～22:00	57600秒	35.1	97.6	84.5	58.9	22.6	13.7	15.0	18.1
	給排水口	F3	28.5	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	22.8	86.7	83.4	65.6	0.0	0.0	0.0	0.0
	給排水口	F4	28.5	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	21.0	85.2	83.4	66.7	1.6	0.0	0.0	0.0
	給排水口	F5	36.5	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	20.0	84.3	83.4	67.3	10.1	0.0	0.0	0.0
	給排水口(24時間換気)	F6	28.5	メーカー資料	6:00～22:00	57600秒	73.1	77.2	17.9	41.9	0.0	0.0	3.4	0.0
	給排水口	F7	53.5	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	75.3	83.3	19.4	35.9	15.5	14.7	27.3	22.0
	給排水口	F8	53.5	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	79.9	93.5	25.3	26.5	15.0	13.7	25.0	24.6
	給排水口	F9	36.5	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	72.6	107.5	53.2	11.7	0.0	0.0	1.6	14.7
	給排水口	F10	36.5	メーカー資料	6:30～21:00	52200秒	61.4	109.8	70.3	31.0	0.0	0.0	0.0	6.2
	キュービクル	Q1	54.5	メーカー資料	6:00～22:00	57600秒	53.3	115.0	91.0	54.8	20.0	13.3	15.3	19.7
変動騒音	台車走行音	N1	71.0	指針値	5台×10台×10秒	500秒	67.3	70.7	22.7	46.1	13.8	13.4	23.3	17.1
	廃棄物収集音(圧縮)	H1	90.0	指針値	1台×10分	600秒	67.3	70.7	22.7	46.1	33.6	33.2	43.1	36.9
	廃棄物収集音(非圧縮)	H1	85.0	指針値	1台×10分	600秒	67.3	70.7	22.7	46.1	28.6	28.2	38.1	31.9
	後進ブザー音	B1	90.0	指針値	7台×30秒	210秒	52.1	58.1	38.8	56.1	31.3	30.3	33.8	30.6
	シャッター開閉音	ST1	70.0	指針値	7台×10秒×開閉	140秒	67.6	71.7	22.5	45.1	7.3	6.7	16.8	10.8
	自動車走行音	経路1	来客車両 94.8dB	ASJ-Model	小型238台	大型0台	7.1	78.0	94.7	84.9	39.7	17.9	16.2	17.2
	自動車走行音	経路2			小型29台	大型0台	31.9	96.9	88.1	63.8	29.0	14.0	14.4	17.1
	自動車走行音	経路3			小型299台	大型0台	13.4	68.1	76.9	71.6	41.0	24.2	23.4	23.9
	自動車走行音	経路4			小型238台	大型14台	27.1	57.4	63.6	67.4	29.4	23.1	22.0	21.5
	自動車走行音	経路5			小型250台	大型0台	15.7	58.0	91.3	93.3	35.8	25.8	21.8	21.5
	自動車走行音	経路6			小型198台	大型0台	25.9	48.6	71.0	79.1	26.3	20.9	17.7	16.8
	自動車走行音	経路7			小型324台	大型14台	30.2	47.0	66.2	76.5	27.8	24.2	21.1	19.8
	自動車走行音	経路8			小型507台	大型14台	49.6	56.9	41.4	57.4	33.7	31.6	38.2	32.0
自動車走行音	経路9	小型104台			大型0台	78.6	82.7	14.6	39.4	16.2	15.8	31.2	22.2	
衝撃	リフト衝撃音	N1	85.6	指針値	5台×20回	100回	67.3	70.7	22.7	46.1	21.4	21.0	30.9	24.7
騒音	リフト昇降音	N1	86.1		5台×20回	100回	67.3	70.7	22.7	46.1	21.9	21.5	31.4	25.2
昼間(午前6時～午後10時)の等価騒音レベル(dB)											45.9	38.9	46.3	52.6
地域の類型											C類型	C類型 道路沿道	C類型 道路沿道	C類型
環境基準											60	65	65	60
評 価											適 合	適 合	適 合	適 合
予測地点		選定理由												
A 地点		駐車場内から発生する騒音の影響把握												
B 地点		駐車場出入口3から発生する騒音の影響把握												
C 地点		荷さばき作業等から発生する騒音の影響把握												
D 地点		空調室外機等から発生する騒音の影響把握												

(2) 夜間の等価騒音レベルの予測

騒音発生源		No.	基準距離における 騒音レベル (dB)		騒音継続時間 (時～ 時) 又は 騒音発生回数		予測地点までの距離 (m)				各予測地点における 等価騒音レベル (dB)			
							A 地点	B 地点	C 地点	D 地点	A 地点	B 地点	C 地点	D 地点
定常 騒音	給排気口 (24時間換気)	F2	53.5	メーカー資料	22:00～翌6:00	28800秒	35.1	97.6	84.5	58.9	22.6	13.7	15.0	18.1
	給排気口 (24時間換気)	F6	28.5	メーカー資料	22:00～翌6:00	28800秒	73.1	77.2	17.9	41.9	0.0	0.0	3.4	0.0
	キュービクル	Q1	54.5	メーカー資料	22:00～翌6:00	28800秒	53.3	115.0	91.0	54.8	20.0	13.3	15.3	19.7
夜間 (午後10時～翌午前6時) の等価騒音レベル (dB)											24.5	16.5	18.3	22.0
地域の類型											C類型	C類型 道路沿道	C類型 道路沿道	C類型
環境基準											50	60	60	50
評 価											適 合	適 合	適 合	適 合
予測地点		選定理由												
A地点		給排気口から発生する騒音の影響予測												
B地点		給排気口から発生する騒音の影響予測												
C地点		給排気口から発生する騒音の影響予測												
D地点		キュービクル等から発生する騒音の影響把握												

- 11 夜間において大規模小売店舗の施設の運営に伴い騒音が発生することが見込まれる場合にあっては、その騒音の発生源ごとの騒音レベルの最大値の予測の結果及びその算出根拠

騒音発生源		No.	基準距離における騒音レベル(dB)		騒音継続時間 (時 ～ 時) 又は 騒音発生回数		予測地点までの距離 (m)				各予測地点における騒音レベルの最大値(dB)			
							a 地点	b 地点	c 地点	d 地点	a 地点	b 地点	c 地点	d 地点
定常騒音	給排気口(24時間換気)	F2	53.5	メーカー資料	22:00～翌6:00	28800秒	14.6	76.7	80.9	22.4	30.2	15.8	15.3	26.5
	給排気口(24時間換気)	F6	28.5	メーカー資料	22:00～24:00	28800秒	81.0	15.5	15.3	75.9	-9.7	4.7	4.8	-9.1
	キュービクル	Q1	54.5	メーカー資料	22:00～24:00	28800秒	22.4	86.4	86.7	3.7	27.5	15.8	15.7	43.1
夜間(午後10時～午前6:00)の騒音レベルの最大値(dB)											30.2	15.8	15.7	43.1
区域の区分											第3種区域			
規制基準(dB)											50	50	50	50
評 価											適合	適合	適合	適合
予測地点		選定理由												
a地点		24時間稼働の給排気口から発生する騒音の影響を把握する目的で、等価騒音レベル予測地点A側の敷地境界上に設定した。												
b地点		24時間稼働の給排気口から発生する騒音の影響を把握する目的で、等価騒音レベル予測地点B側の敷地境界上に設定した。												
c地点		24時間稼働の給排気口から発生する騒音の影響を把握する目的で、等価騒音レベル予測地点C側の敷地境界上に設定した。												
d地点		24時間稼働のキュービクルから発生する騒音の影響を把握する目的で、等価騒音レベル予測地点D側の敷地境界上に設定した。												

<予測結果を踏まえた対応について>

当該大規模小売店舗から発生する騒音について予測を行った結果、等価騒音レベル並びに夜の時間帯に発生する騒音レベルの最大値について、全ての予測地点において環境基準又は規制基準を満足する結果となった。

なお、以下の騒音対策を講じて、より一層の静穏保持に努める計画とする。

- ・空調室外機や換気扇等の設備の使用は必要最低限の時間帯とし、維持管理や定期点検活動に取り組むこととする。また、低騒音型機器を採用する。
- ・駐車場内は不要な段差等をなくし、騒音低減に努める。また、駐車場内に徐行運転の奨励やアイドリングストップ・空ぶかし・不必要なクラクション等の抑制を表示した看板を設置し、騒音低減に努めることとする。
- ・荷さばき施設の十分なスペース確保により、荷さばき時間の短縮を図る。また、荷さばき車両のアイドリングストップの徹底及び作業員への騒音防止意識の徹底を図る。
- ・廃棄物収集作業場所に近接して廃棄物保管施設を配置し、作業時間の短縮を図る。また、深夜・早朝の収集作業を行わないとともに、収集業者への騒音抑制意識の向上を働きかける。
- ・周辺の住民から騒音に係る苦情等が発生した場合には、誠意を持って迅速に対応する。

12 必要な廃棄物等の保管施設の容量を算出するための廃棄物等の排出量等の予測の結果及びその算出根拠

(1) 廃棄物等の排出量等の予測

廃棄物種別	店舗面積:S			1日あたり廃棄物 排出量 A(原単位×S)	平均 保管日数 B 日	見かけ比重 C t/m ³	排出予測量 (A×B)／C	届出容量	位置図
紙製 廃棄物	6,000㎡以下の部分	2.456	千㎡	0.511 t	1.0	0.10	5.110 m ³	5.346 m ³	図4参照
	6,000㎡以上の部分	-	千㎡	- t					
	計			0.511 t					
金属製 廃棄物等	6,000㎡以下の部分	2.456	千㎡	0.017 t	1.0	0.10	0.170 m ³	0.338 m ³	
	6,000㎡以上の部分	-	千㎡	- t					
	計			0.017 t					
ガラス製 廃棄物等	6,000㎡以下の部分	2.456	千㎡	0.015 t	1.0	0.10	0.150 m ³	0.337 m ³	
	6,000㎡以上の部分	-	千㎡	- t					
	計			0.015 t					
プラスチック製 廃棄物等	6,000㎡以下の部分	2.456	千㎡	0.049 t	1.0	0.01	4.900 m ³	4.914 m ³	
	6,000㎡以上の部分	-	千㎡	- t					
	計			0.049 t					
生ゴミ等	6,000㎡以下の部分	2.456	千㎡	0.415 t	1.0	0.55	0.755 m ³	0.810 m ³	
	6,000㎡以上の部分	-	千㎡	- t					
	計			0.415 t					
その他の 可燃性 廃棄物等	6,000㎡以下の部分	2.456	千㎡	0.133 t	1.0	0.38	0.350 m ³	0.405 m ³	
	6,000㎡以上の部分	-	千㎡	- t					
	計			0.133 t					
合 計							11.435 m3	12.150 m ³	

(2) 小売店舗以外の併設施設からの廃棄物等の排出量予測 (対象施設の計画無)

V 指針配慮事項

1 駐車場の計画

(1) 駐車場の設置に当たっての配慮

項 目	具体的な内容
自転車、歩行者等からの動線分離	敷地が比較的狭小であるため、歩行者優先通路等は設置しないものの、建物前面に歩行者用通路を設置して、歩行者の安全確保に取り組む計画とする。 来店車両の速度低減を奨励する看板等を駐車場内に設置する計画とする。
駐車場からの排気ガス	アイドリングストップを奨励する表示を駐車場内に設置する。
近隣居住者への騒音	駐車場内から発生する自動車走行騒音の影響を軽減するため、徐行運転の奨励やアイドリングストップ・空ぶかし・不必要なクラクション等の抑制を表示した看板を設置し、騒音低減に努めることとする。
閉店時間中の駐車場管理方法	閉店時間においては、全ての駐車場出入口をチェーンによって封鎖する。

(2) 交通への支障を回避するための方策等

交通への支障回避の方策	具体的な内容
案内表示の設置	駐車場出入口に出入口を示す案内看板を設置するとともに、多くの来客車両の発生が見込まれる際には交通整理員を配置して、安全で円滑な誘導を行う計画である。(図3参照)
交通整理員の配置	

2 駐輪場の計画

(1) 駐輪場の構造、収用台数及び面積

駐輪場No.	駐輪場構造	収用台数	面積
駐輪場1 (図3参照)	平面式	5台	11 m ²
計		5台	11 m ²

(2) 必要駐輪台数算出根拠

・資料1より、自転車・自動二輪車による来店客は1時間当たり最大で3台程度(資料1の表8、表12より)であることより、5台確保する計画で充足すると判断した。なお、店舗開店後に予想を上回る駐輪需要が発生する場合には、必要な手続きを行ったうえで対応する計画である。

(3) 駐輪場の管理体制等の配慮事項

項 目	具体的な内容
整理員等の配置	営業時間中は、従業員により定期的に見回りを行う。
営業時間外の管理等	営業時間外は、各出入口をチェーンにより封鎖する。

(4) 駐輪場案内の表示方法

駐輪場には、駐輪施設である旨の表示を路面に設置する計画である。

3 荷さばき施設の計画

(1) 荷さばき施設の面積・構造

荷さばき施設No	同時作業の可能な台数		待機スペースの有無・広さ	防音等の対応
	想定する車両の大きさ	台数		
荷さばき施設 1	4 t 車	1	無	作業スペースを広く確保することで迅速な作業に努めます。また、搬入時は徐行運転やアイドリングストップを徹底します。

(2) 搬出入車両専用の出入口の数

専用出入口の有無	搬出入車両専用の出入口の数	対応等
無	—	出入口 3 を利用する計画である。 なお、搬入に際しては、徐行運転と安全確認を行うこととする。

4 経路の設定

設置者が行う交通対策等の予定

オープン時や繁忙時等混雑が予想される時は、各駐車場出入口や主要な歩行者通路に案内誘導員を配置し、来客車両の安全確保と円滑な入出庫を誘導する。

5 その他の施設の配置及び運営方法に関する計画

(1) 歩行者の通行の利便の確保等のための計画

項 目	具体的な内容
歩行者の通行確保のための対策	建物の前面に歩行者通路を確保する。 なお、多くの来客者の来店が見込まれる際には、駐車場出入口や主要な歩行者通路を中心に交通整理員を配置して、安全確保に努めることとする。
夜間照明灯の設置場所	駐車場内に、歩行者・来客車両の通行に必要な照度を確保する目的で適所に照明灯を配置する。

(2) 廃棄物減量化及びリサイクルについての計画

廃棄物減量化及びリサイクル計画の予定及び概要

廃棄物については、基本的にリサイクルを行う業者に引取りを行う計画である。

マイバック持参キャンペーンの実施やレジ袋有料化などにより、レジ袋削減に取り組む計画である。

周辺住民への周知方法

店頭風除室内でポスター掲示等により周知を行う計画である。

(3) 防災対策への協力

防災協定等締結の有無	締結協定の内容
無	—

(4) 防犯対策への協力

項目	具体的な内容
建物の死角等に防犯カメラ設備等の設置	建物内に防犯カメラを設置する計画である。なお、店員による見回りを励行し防犯対策に取り組む計画である。
建物の死角等を排除するための照明設備の設置	建物内の駐車場では、車の走行や歩行者等の利用について必要な照度を確保した照明灯を配置する計画である。
閉店時間等の駐車場の施錠及び警備員等による巡回	閉店後は出入口をチェーンにより封鎖する。
警察署との連携を図った緊急通報体制の整備	警備員等による対策を進めるとともに、警察署等の関係機関等と連携・協力に努める。

6 騒音対策

(1) 荷さばき施設及び作業にかかる騒音対策の概要

項目	具体的な騒音対策の内容
荷さばき施設の騒音対策	荷さばき施設の十分なスペースの確保により、荷さばき時間の短縮を図る。
荷さばき作業の騒音対策	荷さばき車両のアイドリングストップの徹底及び作業員への騒音防止意識の徹底を図る。

(2) 屋外におけるBGM、アナウンス等営業宣伝活動の予定

BGM等の使用	有とした場合の騒音対策の内容
無	—

(3) 冷却塔、冷暖房設備の室外機又は送風機等における騒音対策

項 目	設置台数	騒 音 対 策 等
室外機	12 基	低騒音型機器を採用する。
排風機	10 基	騒音値の低い排風機を設置する。
キュービクル	1 基	敷地境界から離れた場所に設置する。

(4) 駐車場の施設構造と騒音対策の概要

駐車場No.	施設面の騒音対策	運用面の騒音対策
来客駐車場 1	段差を解消し、定期的な舗装修繕を行う。	営業時間外は出入口をチェーンにより封鎖し、利用制限を実施する。駐車場内に徐行運転の奨励やアイドリングストップ・空ぶかし・不必要なクラクション等の抑制を表示する看板を設置し、騒音低減に努めることとする。また、搬入時には徐行運転を励行する。

(5) 廃棄物収集作業にかかる騒音対策の概要

廃棄物回収場所の構造	回収時間帯	施設面の騒音対策	運用面の騒音対策
屋内	午前 7 時 ～ 午後 4 時	収集作業場所に近接して廃棄物保管施設を配置し、作業時間の短縮を図る	深夜・早朝の作業は行わない。収集業者への騒音抑制意識の向上を働きかける。

(6) 緑地帯の設置等、その他の対策

- ・敷地内の不整形地を中心に緑地を配置し、地被類等を植栽する計画である。
- ・室外機等の設備の使用については、必要最小限の時間とし、維持管理や定期点検を実施し、老朽化等に伴う騒音増大化の低減に努める。
- ・周辺の住民から騒音に係る苦情等が発生した場合には、誠意を持って迅速に対応する。

7 廃棄物等の保管場所の計画

(1) 保管施設の計画

廃棄物等 保管施設No.	容 量	面 積	排出方法	洗浄 設備	冷蔵設備等の有無	付属設備 の 概要
1	12.150m ³	6.75m ²	業者委託	無	無	—
計	12.150m ³	6.75m ²	—	—	—	—

(2) リサイクル品（再生利用対象物）保管施設の計画

容量	面積	付属設備の概要	備考	施設位置
—	—	—	—	—

8 廃棄物等の運搬・処理計画

(1) 廃棄物等の処理の区分

分別する廃棄物の種類	敷地内処理	敷地内中間処理	敷地外処理	その他
生ごみ	—	—	○	
紙製廃棄物等	—	—	○	
金属製廃棄物等	—	—	○	
ガラス製廃棄物等	—	—	○	
プラスチック製廃棄物等	—	—	○	
その他可燃性廃棄物等	—	—	○	

(2) 廃棄物等の処理方法

（敷地内処理及び敷地内中間処理は行わない）

(3) 廃棄物等の運搬方法

種 類	紙 製 廃棄物等	金属製 廃棄物等	ガラス製 廃棄物等	プラスチック製 廃棄物等	生ごみ等	その他可燃性 廃棄物等
運搬の方法	業者委託					
予定業者等	未定					
運搬の頻度	週 7 回					
運搬後の処分方法	リサイクル				焼却	

(4) 廃棄物等の減量・リサイクル計画

廃棄物の種類	A + B 発生予測量 t / 年	A ごみ所分量 t / 年	B 資源化量 t / 年	資源化後の利用方法
紙製廃棄物	186.5	—	186.5	再生紙等
金属性廃棄物	6.2	—	6.2	未定
ガラス製廃棄物	5.5	—	5.5	未定
プラスチック製廃棄物	17.9	—	17.9	未定
生ごみ等	151.5	151.5	—	焼却処分
その他可燃性廃棄物	48.5	48.5	—	焼却処分
合 計	416.1	200.0	216.1	

(5) 小売業者等における廃棄物等運搬・処理の方法

(小売業者において運搬・処理は行わない)

(6) 食品加工場計画

(食品加工場は設置しない)

9 街並みづくり等への配慮

(1) 街並みづくり・景観づくり等への配慮事項

駐車場案内看板は統一した構造・デザインとし、建屋についても奇抜な色・デザインは避け、周辺と調和した街並みづくりに配慮する

(2) 夜間の屋外照明・広告塔照明における配慮事項

点灯時間	午後6時頃(冬季は午後5時頃)～午後9時30分まで(来客者が出場するまで)
対 策	駐車場における照明灯は、敷地外に光が拡散しない向きに設置する。また、看板照明灯は盤面方向に照射し、光の拡散を低減する。なお、営業時間終了後は直ちに消灯し、周辺住環境への影響を低減する。

10 その他の配慮事項 【地域貢献の自主的な取り組みについて記載】

項 目		取組み内容
地域コミュニティへの参加・協力	地域のイベント・活動（祭り、文化・スポーツ、社会貢献 等）への参加・協力（運営参加、場所提供、協賛金 等）	・地元からの要望等を踏まえて対応します。
	地域のボランティア団体、NPO等の活動（祭り、文化・スポーツ、社会貢献 等）への参加・協力（運営参加、場所提供、協賛金 等）	
	地域住民・団体の交流スペースの提供（フリースペースの設置、ポスター掲示等の場所提供 等）	
	地域の学校等からの社会見学や体験学習の受け入れ（14歳の挑戦 等）	
	その他	・従業員に対し、ボランティア活動への積極的な参加を呼びかけます。
地域経済活性化の推進	商工会議所・商工会に加入	
	商店街組織（商店街振興組合、事業協同組合、任意の商店街団体、商店街連盟 等）に加入	
	地産地消の推進（地元産品コーナー設置、PR 等）	
	県内事業者との取引促進	・富山県内業者との取引を行う予定です。
	県内事業者のテナント入居促進	
	地域の商工団体、商店街、商店との協力・連携（共通ポイント導入、提携セール開催、近隣商工団体との意見交換会開催 等）	・地域の商工団体等が発行する共通商品券等の利用を検討します。
	従業員を地域から雇用	・従業員については、地域からの雇用を優先します。
	その他	・特になし

安全安心なまちづくりへの参加・協力	災害時に避難場所や緊急物資を提供	・災害発生時に、地方自治体等から要請があった場合、避難場所や支援物資の提供を検討します。 ・なお、株式会社コメリでは「NP0 法人コメリ災害対策センター」を設置しており、災害時等における物資提供等を進めていく計画である。
	防災訓練等への参加・協力（地域の防災訓練への参加、消防団活動への参加 等）	・地域の防災訓練への参加など、地域の実情に沿って今後検討します。
	防犯・青少年非行防止対策等への協力（防犯カメラ設置、駐車場の巡回 等）	・従業員による巡回を行います。 ・店内と駐車場方向を撮影する防犯カメラを風除室内に設置します。
	地域の交通安全への協力（交通安全運動への参加、店内放送による交通事故防止啓発 等）	
	公共交通機関の利用促進	
	その他	・特になし
環境対策推進への参加・協力	プラスチックごみなど廃棄物の削減対策（マイバッグ持参推進、簡易包装の実施、リユース商品の販売 等）	・レジ袋有料化を実施し、レジ袋を削減します。 ・お客様に対し、簡易包装を勧めます。
	来客からの資源物の回収・再資源化（トレイ、アルミ缶、牛乳パックの回収 等）	
	食品ロス削減対策（ばら売り・量り売りの実施、納品期限・販売期限の緩和 等）	
	省エネルギー活動（省エネルギー型機器の導入、適切な空調温度設定、節水 等）	・店舗で使用する室外機等は、省エネルギー型機器を採用します。
	敷地内の緑化推進	・敷地の角地等に緑地帯を設置します。
	店舗周辺の清掃（ゴミ拾い 等）、美化活動（花植え 等）	・店舗周辺での定期的なゴミ拾いを実施します。
	その他	・特になし

共生社会等 への配慮	店舗・駐車場等のユニバーサルデザインの導入	・店舗はユニバーサルデザインを取り入れた設計とします。
	高齢者や障害者の雇用促進	
	その他	・中途採用に積極的に取り組めます。
撤退時の配 慮	早期に地域の関係先へ情報提供	・早期に地域の関係先へ情報提供を行います。
	後継店舗の確保や従業員の再就職先支援	・地域住民の買い物の利便性の低下を極力抑えるため、後継店舗の確保に努めます。 ・従業員の再就職支援を行います。
	店舗閉鎖に伴う環境悪化を防止するための建物等の管理	・店舗閉鎖時は、建物等の管理に十分留意します。
	その他	・特になし
その他	・特になし	

登記事項証明書（写し）

現在事項全部証明書

新潟市南区清水4501番地1

株式会社コメリ

会社法人等番号	1100-01-002050	
商号	株式会社コメリ	
本店	新潟市清水4501番地1	平成17年 3月25日移転 平成17年 3月25日登記
	新潟市南区清水4501番地1	平成19年 4月 1日変更 平成19年 4月 3日修正
電子提供措置に関する規定	当会社は、株主総会の招集に際し、株主総会参考書類等の内容である情報について、電子提供措置をとるものとする。	令和 4年 9月 1日設定 令和 4年 9月 9日登記
公告を行う方法	電子公告とする。 https://www.komeri.jp/corpor.jp/japanese/investor/denshi_koukoku.html ただし、電子公告によることができない事故その他のやむを得ない事由が生じたときは、日本経済新聞に掲載して行う。	令和 2年 5月19日移転 令和 2年 5月19日登記
会社成立の年月日	昭和37年7月2日	
目的	1. 土木、建築工事に関する材料、資材、道具、工具の販売およびキッチン、バス、トイレ等住宅設備機器の販売。 2. 土木、建築、造園工事に関する設計監理および請負施工。 3. 園芸用品・資材の販売ならびに肥料、農業用資材・器材の販売。 4. 園芸植物、花卉、花木、樹木、果樹、各種種苗の生産、集荷および販売。 5. ペットおよびペット用品の販売。 6. 自動車、自動二輪車、原動機付き自転車、耕運機、除雪機および自転車、車椅子等の販売。 7. 燃料および石油・ガス機器、消火器の販売。 8. 日用雑貨品、家具調度品、室内装飾品、贈物、衣料品等の販売。 9. 家庭用電気製品、コンピューター、情報通信機器の販売。 10. 事務用品、事務機器、文房具、書籍、雑誌および記録メディア等の販売。 11. スポーツ用品、キャンプ・レジャー用品、釣り用品および楽器、玩具、ゲーム機、その他娯楽用品の販売。 12. 時計、眼鏡、貴金属、宝石、美術工芸品の販売。 13. 米穀、食料品、清涼飲料水、塩、酒類、たばこ、切手、はがき、収入印紙、宝くじ、商品券、プリペイドカード等の販売。 14. 医薬品、医薬部外品、医療機器、介護用品、介護機器、健康機器、動物用医薬品、工業用・農業用薬品、毒劇物および度量衡器の販売。	

15. 防犯、防火、防災および安全に関する設備機器、システムの販売、リースおよび保守。
16. 前記各号商品、関連商品の企画・デザイン・製造・加工・修理・配達および輸出入業務。
17. コンピューターシステムの開発の受託、販売、指導、リースおよび保守。
18. コンピューターによる情報処理サービス。
19. 電気通信事業法に基づく付加価値情報通信網の有償提供。
20. 映像・音響に関するソフトウェアおよび機器のレンタルならびに販売。
21. 電動工具、建設機械、農機具、自動車、介護機器、観葉植物、美術工芸品、荷役運搬用具のリースならびにレンタル。
22. 合鍵の製造、写真器材の販売および写真の現像。
23. コピーサービス店、ゲームセンター、飲食店の経営。
24. クリーニング業、理・美容業、旅行業。
25. 古物品の売買ならびに仲介。
26. 倉庫業および貨物自動車運送業。
27. 広告代理業。
28. 不動産の賃貸、売買、管理および仲介業務。
29. 金融業およびクレジットカード業。
30. 有価証券に関する投資および運用業務。
31. 各種企業に対するコンサルティング業務。
32. フランチャイズ・チェーンシステムによる加盟店・提携店・子会社等の経営指導。
33. 割賦販売業、割賦販売斡旋業および割賦信託買取業。
34. 売掛債権および手形の買取業、集金代行業、有価証券買取業。
35. 信用調査業および保証業。
36. 損害保険代理業および生命保険の募集および事務。
37. 宅配便の委託取次業務。
38. 一般廃棄物および産業廃棄物処理業および再生業。
39. 一般労働者派遣事業、特定労働者派遣事業および有料職業紹介事業。
40. 農産物の生産・販売・輸出入および農産物の生産に関する技術指導。
41. 農産物の集荷および販売斡旋に係る業務。
42. 農作業の受託・請負・代行。
43. 銀行代理業に係る業務。
44. 公共料金等に関する収納代行業および集金の代行業。
45. 電子マネー、電子的価値情報および前払式支払手段の発行、販売および管理ならびに資金移動業。
46. 建物および各種付属施設の保守・管理・修理・清掃・消毒および害虫等の駆除に関する事業。
47. 太陽光・風力・地熱等再生可能エネルギーの供給に関する事業。
48. 駐車場の経営および電気自動車への充電サービス。
49. 映像・音声ソフトウェアの企画、製作、販売および賃貸。
50. 印刷物および電子出版物の企画、制作、出版、販売および賃貸。
51. 知的財産権の取得、維持、管理、利用許諾および譲渡。
52. 農業に関する経営コンサルティング。
53. 警備業法に基づく警備業。
54. 業務請負、業務受託および事務代行業務。
55. 各種イベント・講演会・セミナー等の企画、制作、運営および管理。
56. 介護保険法に基づく居宅サービス事業、介護予防サービス事業、居宅介護住宅改修事業、介護予防住宅改修事業および同法に基づくその他の事業。
57. 前各号に付帯関連する一切の業務。

新潟市南区清水4501番地1
株式会社コメリ

	平成29年 6月23日変更	平成29年 6月29日登記
単元株式数	100株	
発行可能株式総数	1億3100万株	
発行済株式の総数 並びに種類及び数	発行済株式の総数 5440万9168株	平成16年 2月20日変更 ----- 平成16年 2月23日登記
資本金の額	金188億213万7500円	平成14年 2月19日変更 ----- 平成14年 2月25日登記
株主名簿管理人の 氏名又は名称及び 住所並びに営業所	東京都千代田区丸の内一丁目3番3号 みずほ信託銀行株式会社 証券代行部 令和 3年11月22日変更	令和 3年11月22日登記
役員に関する事項	取締役 樺 雄 一 郎	令和 7年 6月26日重任 ----- 令和 7年 7月 4日登記
	取締役 松 田 修 一 (社外取締役)	令和 7年 6月26日重任 ----- 令和 7年 7月 4日登記
	取締役 田 邊 正	令和 7年 6月26日重任 ----- 令和 7年 7月 4日登記
	取締役 早 川 博	令和 7年 6月26日重任 ----- 令和 7年 7月 4日登記
	取締役 保 坂 直 志	令和 7年 6月26日重任 ----- 令和 7年 7月 4日登記
	取締役 森 茂 行	令和 7年 6月26日重任 ----- 令和 7年 7月 4日登記
	取締役 菊 地 美 佐 子 (社外取締役)	令和 7年 6月26日重任 ----- 令和 7年 7月 4日登記
	取締役 竹 川 倫 恵 子 (社外取締役)	令和 7年 6月26日就任 ----- 令和 7年 7月 4日登記

	取締役・監査等 住 吉 正 二 郎 委員	令和 6年 6月21日重任 令和 6年 6月27日登記
	取締役・監査等 藤 田 善 六 委員 (社外取締役)	令和 6年 6月21日重任 令和 6年 6月27日登記
	取締役・監査等 三 谷 香 委員 (社外取締役)	令和 7年 6月26日就任 令和 7年 7月 4日登記
	新潟県三条市興野二丁目19番36号 代表取締役 樺 雄 一 郎	令和 7年 6月26日重任 令和 7年 7月 4日登記
	会計監査人 PwC Japan有限責任 監査法人	令和 7年 6月26日重任 令和 7年 7月 4日登記
	取締役等が会社法 第426条第1項の規定 により、職務を怠ったことによる 損害賠償責任を、取締役会 の決議によって免除することができ ることを定めたこと 令和 2年 6月25日変更 令和 2年 7月 7日登記	
非業務執行取締役 等が会社に対する 責任の制限に関す る規定	当社は、会社法第427条第1項に規定により、取締役（業務執行取締役等 である者を除く。）との間に、任務を怠ったことによる損害賠償責任を限定す る契約を締結することができる。ただし、当該契約に基づく責任の限度額は、 法令が規定する額とする。 令和 2年 6月25日変更 令和 2年 7月 7日登記	
取締役会設置会社 に関する事項	取締役会設置会社	平成17年法律第87号第1 36条の規定により平成18 年 5月 1日登記
監査等委員会設置 会社に関する事項	監査等委員会設置会社 令和 2年 6月25日設定	令和 2年 7月 7日登記
重要な業務執行の 決定の取締役への 委任に関する事項	重要な業務執行の決定の取締役への委任についての定款の定めがある 令和 2年 6月25日設定	令和 2年 7月 7日登記
会計監査人設置会 社に関する事項	会計監査人設置会社	平成18年 7月11日登記

新潟市南区清水4501番地1
株式会社コメリ



COOPY

これは登記簿に記録されている現に効力を有する事項の全部であることを証明
した書面である。
(新潟地方法務局管轄)

令和 7年10月 1日
福井地方法務局
登記官

大 鹿 和 之



整理番号 ラ444518

* 下線のあるものは特選事項であることを示す。

5 / 5

添 付 図 面

図 1 店舗位置図

図 2 周辺見取図

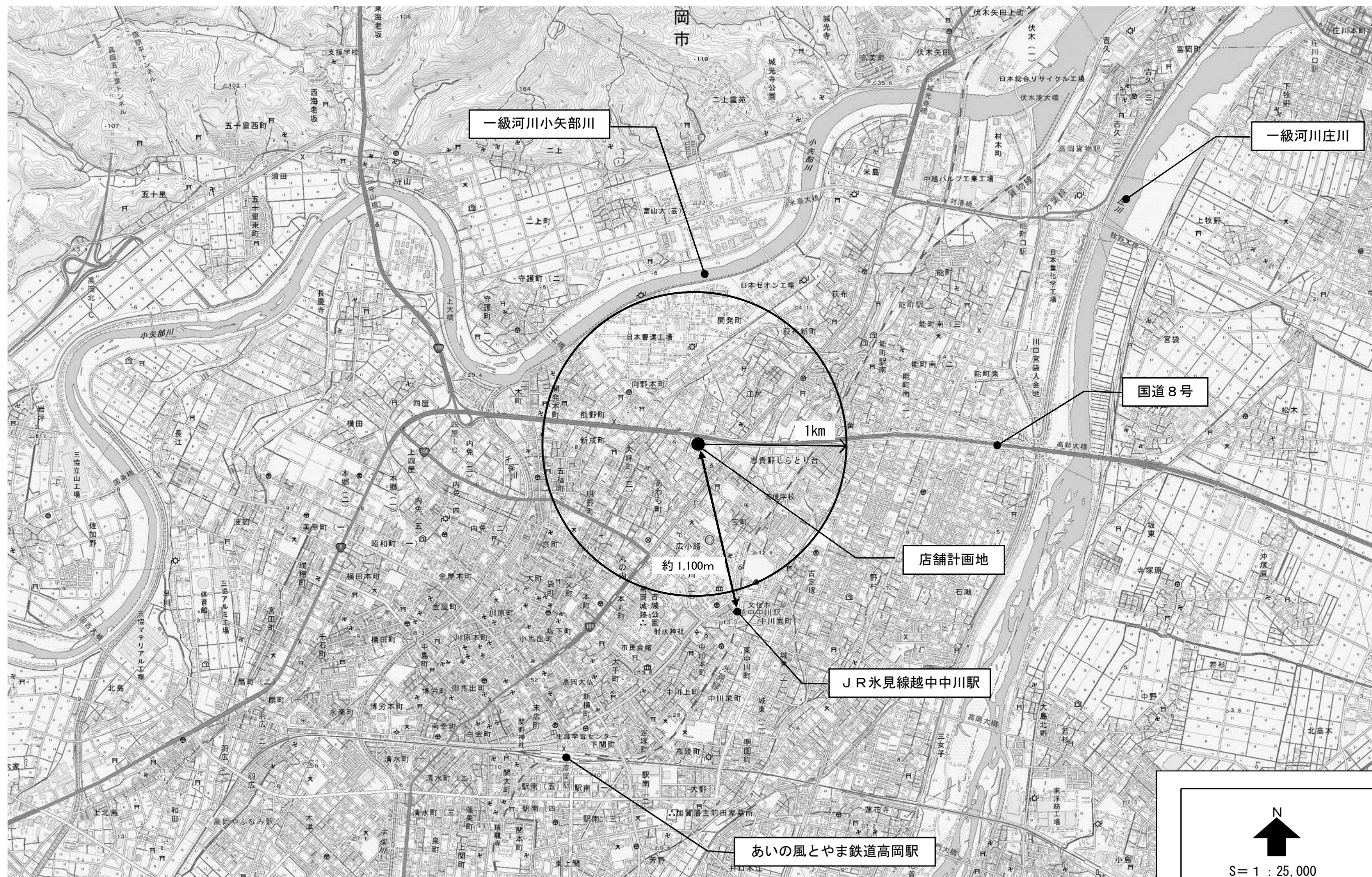
図 3 建物配置図

図 4 建物平面図

図 5 建物求積図

図 6 騒音予測条件図

図 7 都市計画図



測地成果2011 令和7年4月14日 調製
 著作権所有兼発行者 国土地理院
 137.02-36.76-A3-y-20250414-162209-0000

図1 店舗位置図

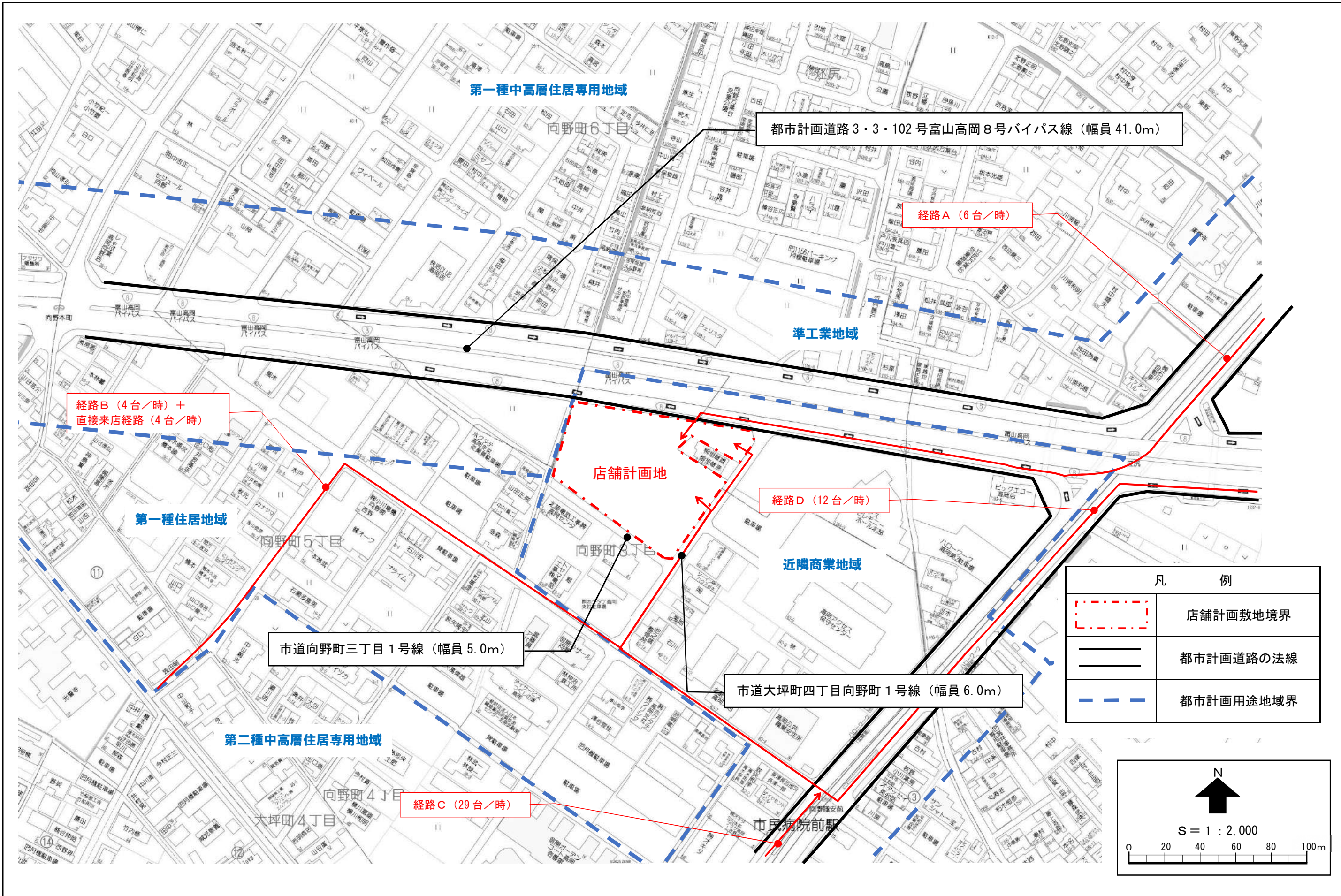
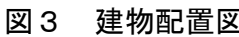
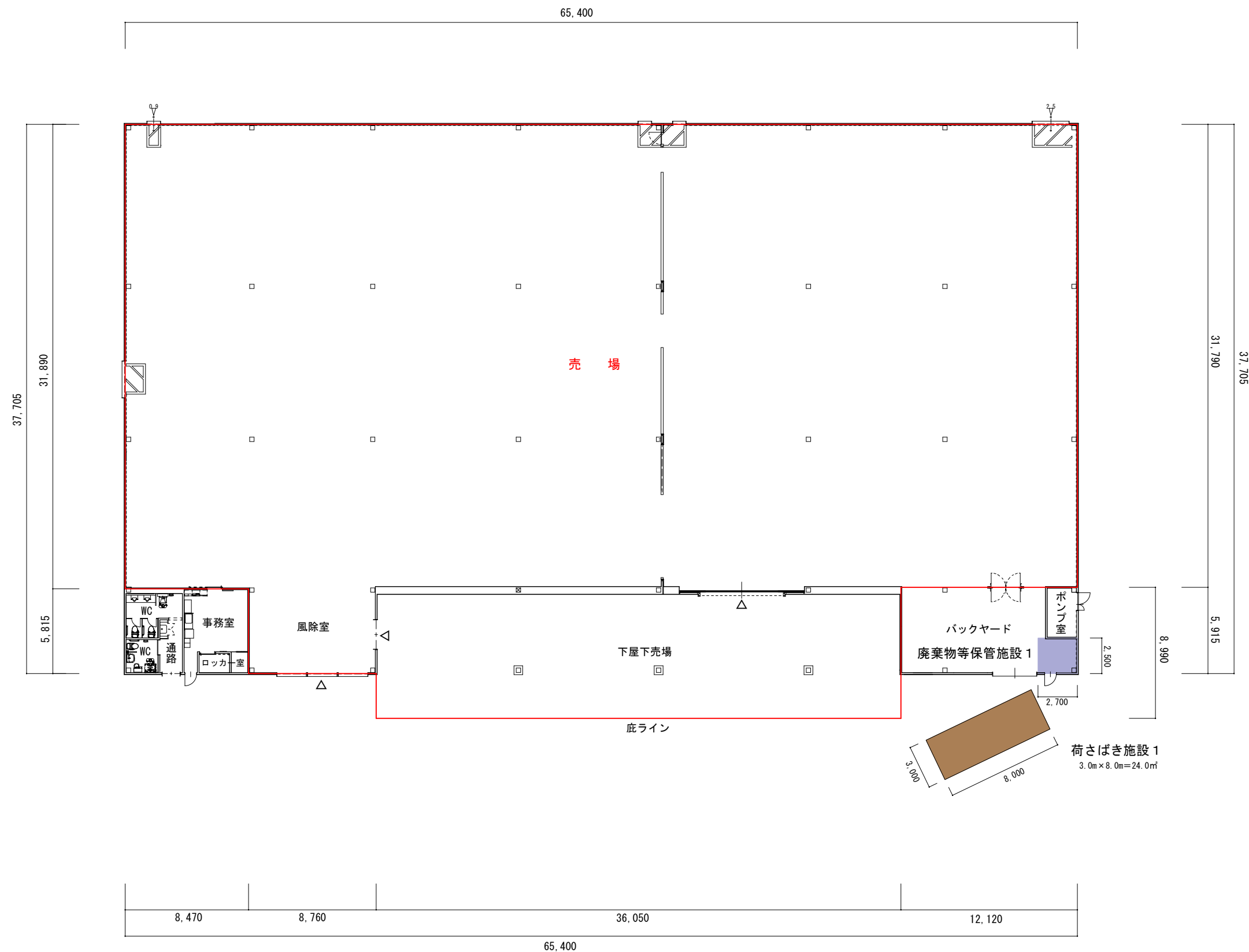


図2 周辺見取図





廃棄物等保管施設内の分別保管計画
(S=1:100)

2,700	
1,950	750

④	⑤	2,500
	⑥	
	②	
	③	
①		1,100

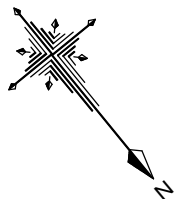
※保管施設高さは1.8m

①紙製廃棄物	: 2.70m × 1.10m × 1.8m = 5.346m ³
②金属製廃棄物	: 0.75m × 0.25m × 1.8m = 0.338m ³
③ガラス製廃棄物	: 0.75m × 0.25m × 1.8m = 0.337m ³
④プラスチック製廃棄物	: 1.95m × 1.40m × 1.8m = 4.914m ³
⑤生ゴミ	: 0.75m × 0.60m × 1.8m = 0.810m ³
⑥その他廃棄物	: 0.75m × 0.30m × 1.8m = 0.405m ³
保管施設計	: 2.70m × 2.50m × 1.80m = 12.150m ³

※②と③は小数点第4位を調整した数値を記載している。

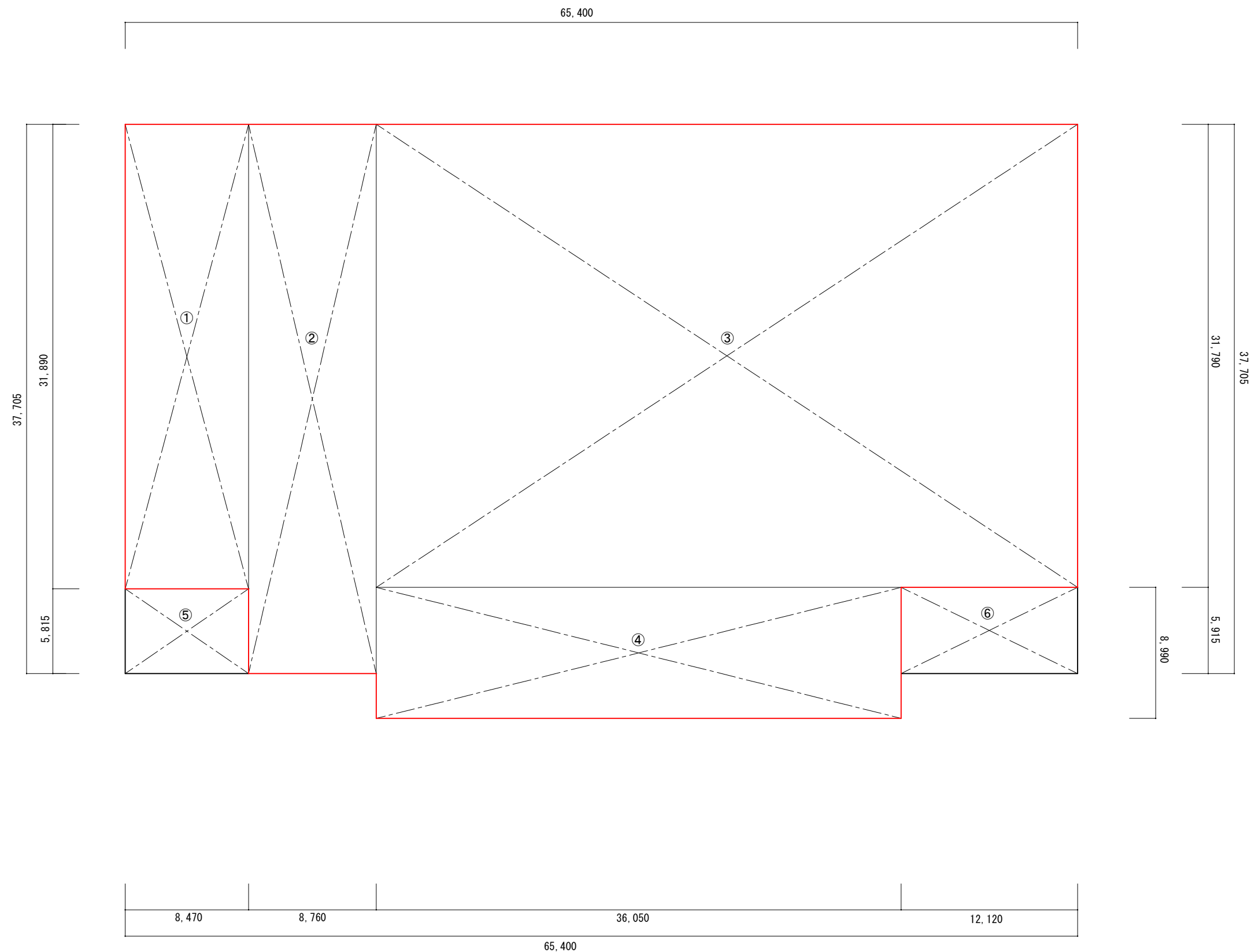
凡 例

	売 場
	荷さばき施設
	廃棄物等保管施設
	店舗出入口



S=1:300

図 4 建物平面図

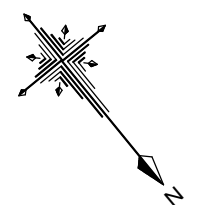


《 求 積 表 》

- ① : $8.740\text{m} \times 31.890\text{m} = 270.108\text{m}^2$
② : $8.760\text{m} \times 37.705\text{m} = 330.296\text{m}^2$
③ : $48.170\text{m} \times 31.790\text{m} = 1,531.324\text{m}^2$
④ : $36.050\text{m} \times 8.990\text{m} = 324.090\text{m}^2$
⑤ : $8.470\text{m} \times 5.815\text{m} = 49.253\text{m}^2$
⑥ : $12.120\text{m} \times 5.915\text{m} = 71.690\text{m}^2$

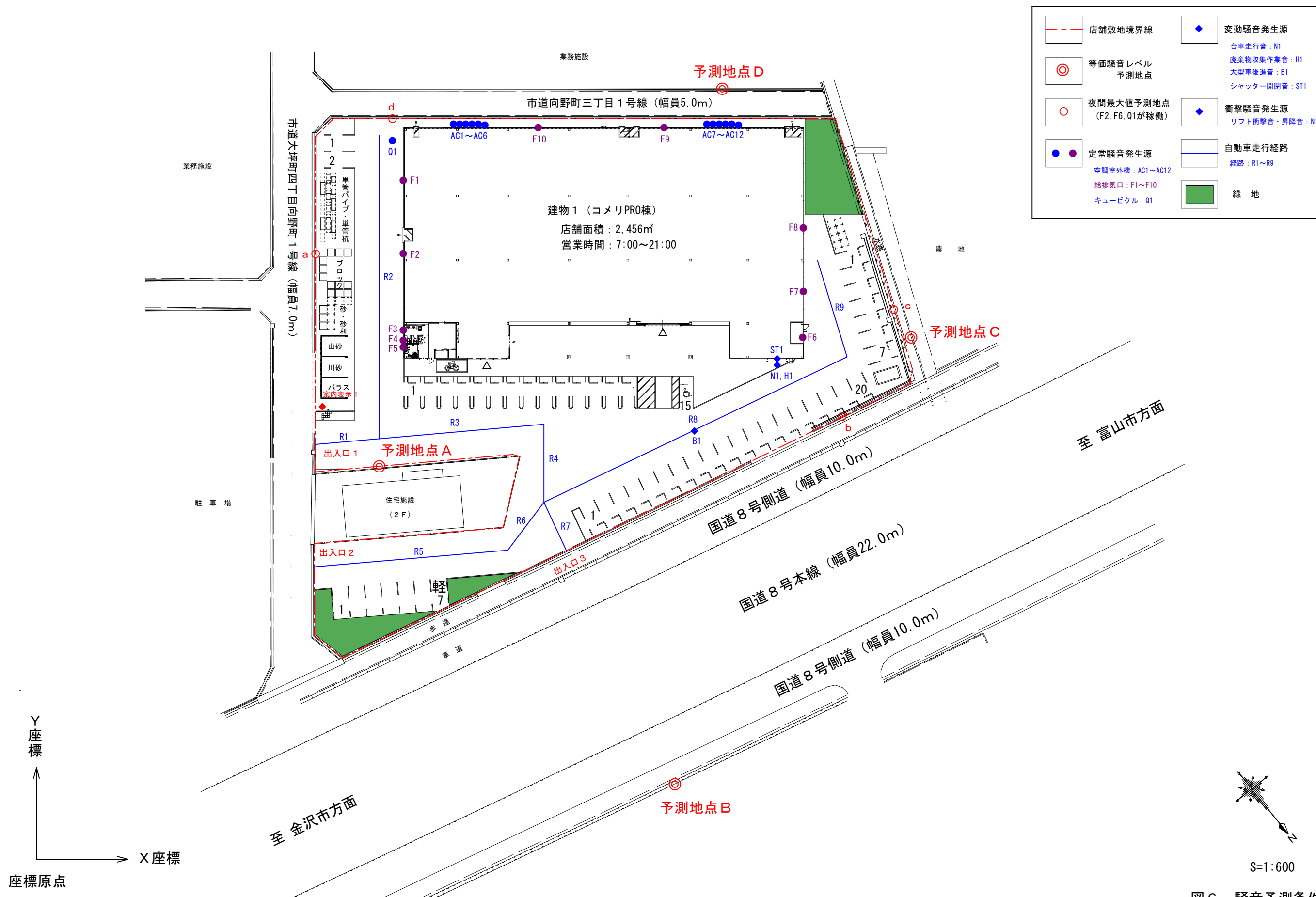
店舗面積計 (①~④) = $2,455.8\text{m}^2$

延床面積計 (①~⑥) = $2,576.8\text{m}^2$



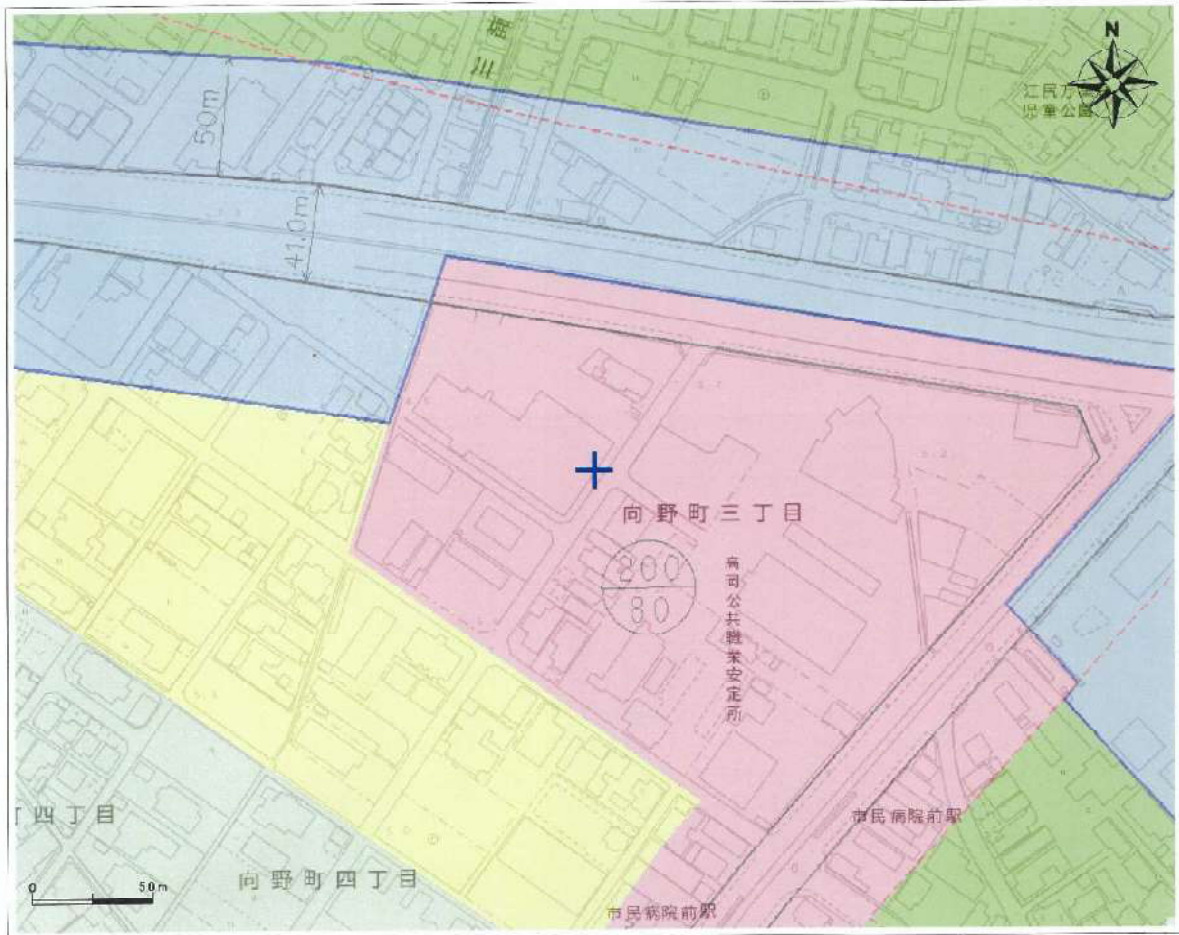
S=1:300

図 5 建物求積図



都市計画情報

高岡市都市計画課



1/2500

項目名称	内容
都市計画区域	富山高岡広域都市計画区域
区域区分	市街化区域
用途地域	近隣商業地域
建蔽率	80%
容積率	200%
特別用途地区	—
高度利用地区	—
防火・準防火地域	準防火地域
風致地区	—
駐車場整備地区	—
臨港地区	—
伝統的建造物群保存地区	—

項目名称	内容
都市計画道路	—
駅前広場	—
都市計画駐車場	—
都市計画公園・緑地	—
その他都市計画施設	—
土地区画整理事業施行区域	—
市街地再開発事業施行区域	—
市街地開発促進区域	—
地区計画	—
詳細説明URL	—
立地適正化計画	
都市機能誘導区域	—
居住誘導区域	居住誘導区域

注意事項

- ・この図は本市の都市計画に関する証明ではありません。参考図としてご利用下さい。
- ・都市計画情報は令和6年12月27日現在の内容です。
- ・日影規制、角地緩和、建築協定等の建築行為、開発行為については建築政策課までお問い合わせください。

印刷日2025年7月27日

出典：高岡市ホームページより

図7 都市計画図

資料 1

既存類似店舗における駐車場利用実態調査資料

1. 駐車場利用実態調査の方針

ここでは、当該店舗について、必要駐車台数を算定する根拠について整理を行う。

(1) 既存類似店舗の選定

「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（平成19年2月1日経済産業省告示16号）」（以下、「指針」という。）では、「既存類似店とは、店舗面積その他店舗の特性、立地する地区の特性その他の地域の事情に類似性があり、かつ店舗の開店等の時期が近時である大規模小売店舗」と規定している。

この指針では、必要駐車台数を求めるために、基本的に以下の区分を設定している。

- ・土地利用（用途的地域）として「商業地区」と「その他地区」の2区分
- ・母都市の規模として、日来店客数原単位を求める際の「40万人以上」と「40万人未満」の2区分、自動車分担率を求める際の「人口100万人以上」、「人口40万人以上100万人未満」、「人口10万人以上40万人未満」、「人口10万人未満」の4区分
- ・店舗面積規模として、日来店客数原単位を求める際の「10,000㎡以上」、「10,000㎡未満」、「5,000㎡以上」、「5,000㎡未満」の4区分（その他地区の場合）、平均乗車人員及び平均駐車時間係数を求める際の「20,000㎡以上」、「10,000㎡以上20,000㎡未満」、「10,000㎡未満」の3区分

これを踏まえ、当該店舗は、株式会社コメリにおける3業態の一つである「コメリPRO店」に該当するが、富山県内には宮野店1店舗のみ立地している状況である。

当該店舗における取扱商品は、「資材、建材、工具、金物等」に特化した工務店・建設業者等を主な顧客層とする店舗であり、他県における既存類似店舗の店舗面積当たりの来客者数は、株式会社コメリの主力業態である「コメリハード&グリーン店（旧名 コメリホームセンター）」よりも少ない状況であることから、以下の3店舗を既存類似店として選定し、駐車場利用の実態について把握を行った。

店舗1：コメリパワー宮野店内のPRO館（富山県富山市）

店舗2：コメリPRO牡丹山店（新潟県新潟市）

店舗3：コメリPRO北長岡店（新潟県長岡市）

参考：株式会社コメリの3業態について

業態1：コメリパワー店

約3,000坪以上の売場面積を有する大型店形態（パワーセンター）として、「毎日安いパワープライス（EDLP）」を展開する店舗

業態2：コメリハード&グリーン店

株式会社コメリの主力店舗形態であり、DIY用品と農業用品に特化した小型店舗と建築資材や土木資材等の売場を確保した資材館を備える中大型店舗

業態3：コメリPRO店

近年における新業種の店舗であり、資材・建材・工具・金物等の専門店

※その他の業態として、家具・インテリア用品の専門店である「アテーナ」があるが、ホームセンターとしての業種ではないため、既存類似店舗の候補からは除外した。

表 1 既存類似店舗の選定理由

既存類似店舗とその所在地	選定理由
コメリパワー宮野店 (富山県富山市)	富山県内における既存の大規模小売店舗（令和 6 年 12 月 6 日付で法第 6 条第 2 項に基づく届出店舗）であり、ホームセンターの本館（店舗面積 5,577 m ² ）とコメリ PRO 店（店舗面積 2,279 m ² ）より構成され、富山県内唯一のコメリ PRO 店であるため。なお、同一敷地内にスーパー棟（店舗面積 1,643 m ² ）も併設している。
コメリ PR 牡丹山店 (新潟県新潟市)	店舗面積やコメリ PRO 店としての業態、幹線道路沿道への立地という立地特性等において当該店舗と類似性があるため。
コメリ PRO 北長岡店 (新潟県長岡市)	

表 2 既存類似店舗の概要

事 項	富山県内		他県の既存類似店舗	
	当該店舗	宮野店	牡丹山店（新潟県）	北長岡店（新潟県）
店舗所在地	富山県高岡市	富山県富山市	新潟県新潟市	新潟県長岡市
母都市の人口	161,831 人 (令和 7 年 6 月末)	402,263 人 (令和 7 年 6 月末)	757,527 人 (令和 7 年 6 月末)	253,445 人 (令和 7 年 6 月末)
店舗面積	2,456 m ²	9,499 m ² (内コメリ PRO 館 2,279 m ²)	2,256 m ²	2,550 m ²
立地特性	国道 8 号側道沿道	幹線市道沿道	主要地方道沿道	国道 8 号側道沿道
店舗の形態	単独店	スーパー棟併設 (店舗面積 1,643 m ²)	単独店	カー用品棟併設 (店舗面積 404 m ²)
用途地域	近隣商業地域	無指定	第一種中高層 住居専用地域	近隣商業地域
最寄り駅 駅からの距離	JR 氷見線越中中川駅 約 1.1km	JR 富山本線千里駅 約 3.8km	JR 白新線東新潟駅 約 1.7km	JR 信越本線長岡駅 約 1.9km
店舗開店日	—	令和 7 年 2 月 23 日 (PRO 館開店)	令和 4 年 3 月 9 日 (増築開店)	令和 4 年 4 月 30 日 (新規開店)
立地法 来客用届出台数	46 台	313 台	61 台	51 台
調査日	—	令和 7 年 4 月 27 日(日)	令和 5 年 6 月 4 日(日) 天候：晴れ	令和 5 年 6 月 18 日(日) 天候：曇り

(2) 駐車場の調査方針

必要駐車台数の算出に当たって、指針においては、以下の算定式を用いている。

「必要駐車台数＝A×店舗面積×B×C÷D×E」

A：店舗面積当たり日来店客数原単位（人／千㎡）

B：ピーク率（％）

C：自動車分担率（％）

D：平均乗車人員（人／台）

E：平均駐車時間係数

当該店舗は、資材、建材、工具、金物等を主として取り扱う店舗であり、特に工務店・建設業者等を主な顧客層とする店舗であるため、基本的に店舗面積に比して来店客数が少ない実態が認められる。また、取り扱う商品の特性より、目的買いの来店者が大半を占めているため、店舗面積に比して駐車時間係数が非常に小さい傾向にある。

一方、郊外幹線道路沿道に出店している類似店舗が多い中、来客者の大半が自動車による来店である実態が認められる。

これらの実情を考慮し、かつ指針に基づく必要駐車台数の算定式を活用するために、以下の事項について調査を行うこととする。

a. 時間帯別来店方法別来店客数（全数調査）

- ・営業時間をとおして、各時間帯別に店舗風除室前で総来店客数を計測し、各出入口別に自動車、自動二輪・自転車（原付含む）、歩行者の3つの来店方法別の来客車（者）数を計測した。

→この調査により、指針算定式のA値、B値、C値が算定される。

b. 時間帯別乗車人員（ピーク時を含む4時間帯）

- ・店舗のピーク時間帯（過去のレシート発券数から推定）を含む4時間帯について、調査対象駐車桟に停車した来店車両からの降車人員を計測した。

※平均乗車人員＝ピーク時における乗(降)車人員総数÷調査台数

→この調査により、指針算定式のD値が算定される。

c. 時間帯別駐車時間（ピーク時を含む4時間帯）

- ・上記同様にピーク時間帯を含む4時間帯について、調査対象駐車桟単位で入庫時刻と出庫時刻を分単位で記録した。

※平均駐車時間＝総駐車時間÷駐車台数

→この調査により、指針算定式のE値が算定される。

なお、調査を行う日の選定に当たっては、指針自体が年間の平均的な休祭日を想定していることから、コメリ PRO 牡丹山店とコメリ PRO 北長岡店については、過去1年間のレシート発券数の動向を調査したうえで、年間の休祭日平均発券数を上回ると推定される休祭日を選定した。

2. コメリPRO宮野店の調査結果

ここでは、令和7年2月に開店した「コメリPRO宮野店」について、店舗面積当たりの来店客数の調査結果を示す。

1) 調査の内容

当該店舗は、令和7年2月23日（日）に既存の資材館の品揃えをコメリPRO館の品揃えに変更して開店した店舗である。ただし、同一敷地内にコメリ本館とスーパー棟が営業していることから、コメリPRO館のみの来客者に対する駐車時間係数や乗車人員等の把握が困難なため、当該店舗の風除室前において時間帯別来客数の把握を行った。

表3 当該店舗の概要

店舗名称		コメリパワー宮野店（コメリPRO宮野店）
所在地		富山市婦中町十五丁 506 外 3 筆
店舗特性	店舗面積	9,499 m ² （内コメリPRO棟 2,279 m ² ）
	業態	ホームセンター
	現地調査時 営業時間	7:00～21:00（届 出営業時間） 9:00～20:00（調査日営業時間）
立地特性	用途地域	無指定
	最寄駅からの 距離	JR 富山本線千里駅から約 3.8km
	立地場所類型	幹線市道沿道

調 査 日：令和7年4月27日（日）午前8時30分～午後8時00分

調 査 項 目：a. 時間帯別来店客数（全数調査）

①調査日選定の方法

当該店舗はコメリPRO館として開店して間もないため、他の既存店舗（コメリPRO牡丹山店やコメリPRO北長岡店）の1年間における休祝日における当該店舗のレシート発券指数（休祝日の年間平均レシート発券数を100とした場合の指数表示）の推移をもとに、令和7年4月27日（日）を選定した。

参考として、開店日の月を除く令和7年3月以降の休祭日の平均レシート発券数を下表に示す。

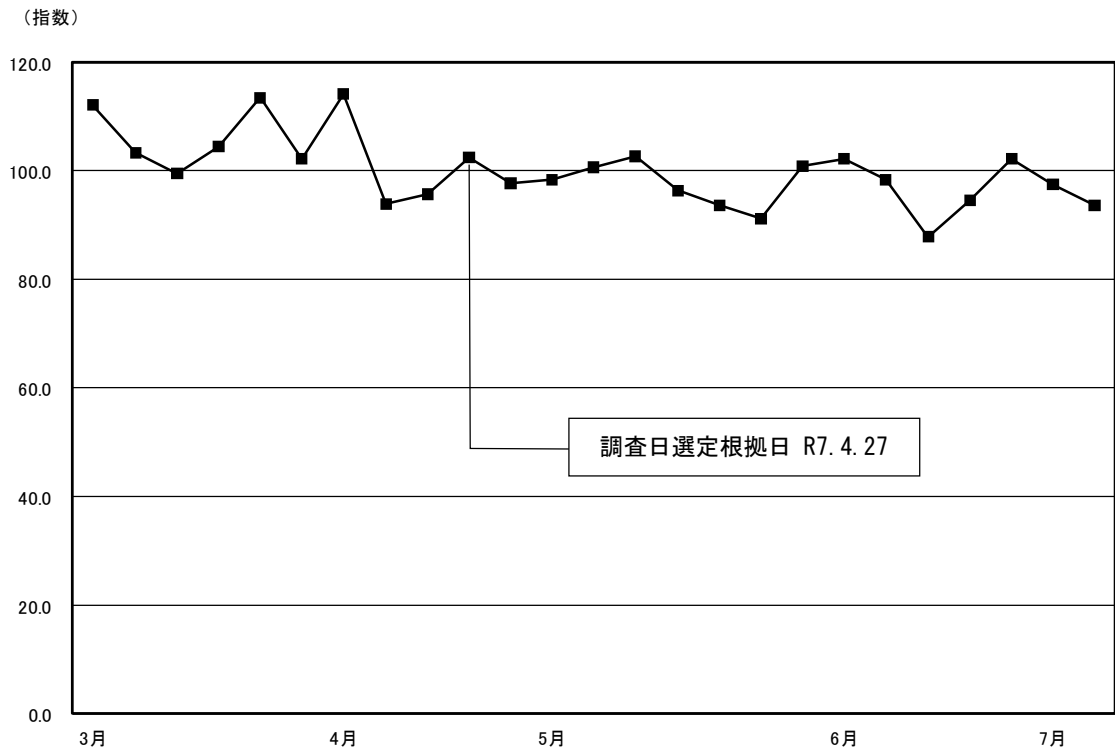


図1 レシート発券数の推移（令和7年3月～7月）

表 4 レシート発券数の推移

令和7年3月～令和7年7月	
月日	指数
3.2	112.2
3.9	103.4
3.16	99.6
3.20	104.6
3.23	113.5
3.30	102.2
4.6	114.2
4.13	94.0
4.20	95.7
4.27	102.5
4.29	97.7
5.3	98.5
5.4	100.6
5.5	102.7
5.6	96.4
5.11	93.8
5.18	91.2
5.25	100.8
6.1	102.2
6.8	98.4
6.15	87.9
6.22	94.6
6.29	102.3
7.6	97.5
7.13	93.7

②調査項目

a. 時間帯別来店方法別来店客数（全数調査）

- ・コメリPRO棟の風除室前において、営業時間をととして、各時間帯別に来店客数を実測した。

2) 調査の結果

建物の風除室前で実測した来店客数の結果を表5に示す。

これによると、来客者総数は 529 人 (232 人/千㎡) であり、ピーク率は午後3時台の 14.2%であった。

表5 時間帯別来店者数

調査時間帯	来客者計	割合
	(人)	(%)
8:30 ~ 9:00	5	0.95
9:00 ~ 10:00	21	3.97
10:00 ~ 11:00	48	9.07
11:00 ~ 12:00	63	11.91
12:00 ~ 13:00	44	8.32
13:00 ~ 14:00	47	8.88
14:00 ~ 15:00	68	12.85
15:00 ~ 16:00	75	14.18
16:00 ~ 17:00	62	11.72
17:00 ~ 18:00	53	10.02
18:00 ~ 19:00	31	5.86
19:00 ~ 20:00	12	2.27
計	529	100

3. 他県における既存類似店舗の調査結果

ここでは、他県に立地する既存類似店舗である「コメリPRO牡丹山店（新潟県新潟市）」と「コメリPRO北長岡（新潟県長岡市）」について、近年実施した駐車場利用実態調査結果を掲載する。

1) コメリPRO牡丹山店について

新潟県に位置するコメリPRO牡丹山店について、令和4年5月15日から令和5年5月7日までの1年間の休祝日におけるレシート発券指数の資料を表6に示す。なお、表中の数値は、1年間の休祝日の平均レシート発券数に対する各休祝日の発券数の割合を指数表示したものである。

①店舗の概要

当該店舗は、大規模小売店舗立地法の手続きを経て、令和4年3月9日に店舗面積2,256㎡で増築開店した店舗であり、当該店舗と同じコメリPRO店として営業し、現在に至っている。

②調査日の選定根拠

令和4年5月15日から令和5年5月7日までの1年間のレシート発券数資料をもとに、令和4年6月5日のレシート発券指数（指数104.6）が、この1年間の平均レシート発券指数を上回る状況を踏まえ、令和5年6月4日（日）に調査を行った。

なお、調査日当日のレシート発券数は、検討した1年間の平均レシート発券数を上回る結果（指数103）であった。

表6 牡丹山店におけるレシート発券指数の状況

令和4年5月～令和5年5月			
月日	指数	月日	指数
5.15	100.3	11.27	108.2
5.22	100.8	12.4	100.8
5.29	105.2	12.11	102.1
6.5	104.6	12.18	96.7
6.12	101.3	12.25	84.6
6.19	106.5	1.2	88.6
6.26	99.7	1.8	95.4
7.3	94.0	1.9	83.6
7.10	102.2	1.15	85.5
7.17	104.2	1.22	91.7
7.18	95.6	1.29	93.6
7.24	110.7	2.5	95.0
8.7	100.6	2.11	96.5
8.11	97.5	2.12	92.7
8.14	96.4	2.19	88.1
8.21	101.7	2.23	82.6
8.28	100.3	2.26	93.4
9.4	103.8	3.5	98.2
9.11	104.0	3.12	110.2
9.18	98.4	3.19	108.5
9.19	103.6	3.21	95.8
9.23	110.2	3.26	106.8
9.25	97.0	4.2	102.2
10.2	102.1	4.9	97.5
10.9	105.5	4.16	108.8
10.10	96.5	4.23	113.2
10.16	103.3	4.29	109.4
10.23	106.6	4.30	100.4
10.30	97.6	5.3	105.2
11.3	101.6	5.4	108.2
11.6	104.2	5.5	97.6
11.13	97.7	5.7	104.3
11.20	100.7		

(指数)

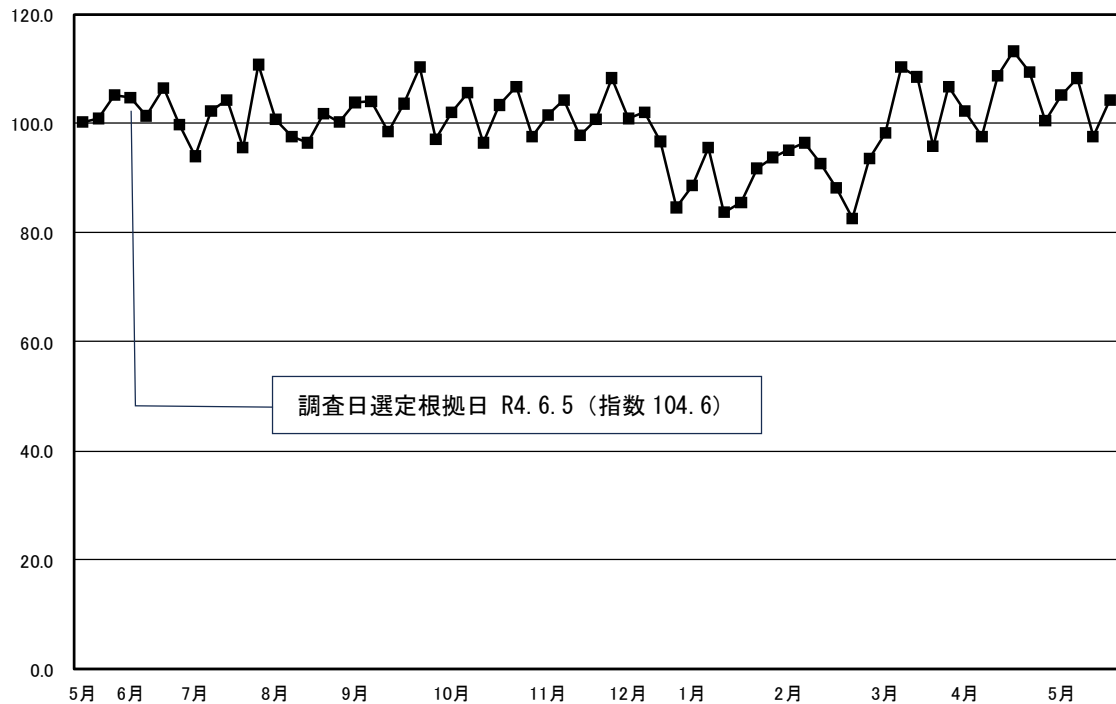


図2 年間レシート発券指数の状況

③調査結果の総括

調査結果の概要を表 7 に示す。

また、時間帯別来店客数（自動車・自転車・歩行者区分）を表 8 に、ピーク時を含む 4 時間帯における乗車人員と駐車時間の測定結果（サンプリング調査）を表 9 に示す。

表 7 駐車場実態調査結果の総括表

調査項目	調査結果	備 考	参考：指針値
総来客者数	570 人	店舗風除室前における実測値	(2,256 m ²)
店舗面積当たり 日来店客数	253 人／千 m ²	総来客者数÷店舗面積 2,256 m ²	1,310 人／千 m ²
ピーク率	13.9%	ピーク時来客者数÷総来客者数	14.4%
自動車分担率	97.5%	(総来客者数－自転車・歩行者数) ÷総来客者数	65%
平均乗車人員	1.94 人	ピーク時（午後 2 時台）の調査結果	2.0 人／台
平均駐車時間係数	0.42	ピーク時（午後 2 時台）の調査結果	0.71

表 8 時間帯別来店客数（自動車・自転車・歩行者区分）

調査時間帯	自動車	自転車・自動二輪	歩行者	来客者計	割合
	(台)	(台)	(人)	(人)	(%)
8:30 ～ 9:00	1	0	0	1	0.2
9:00 ～ 10:00	8	0	0	22	3.9
10:00 ～ 11:00	22	1	0	44	7.7
11:00 ～ 12:00	33	1	1	72	12.6
12:00 ～ 13:00	21	0	0	43	7.5
13:00 ～ 14:00	28	2	0	61	10.7
14:00 ～ 15:00	40	0	1	79	13.9
15:00 ～ 16:00	32	1	0	72	12.6
16:00 ～ 17:00	27	0	2	66	11.6
17:00 ～ 18:00	19	1	0	42	7.4
18:00 ～ 19:00	22	0	1	45	7.9
19:00 ～ 20:00	9	3	0	23	4.0
計	262	9	5	570	100

表 9 ピーク時前後における駐車時間と平均乗車人員

調査時間帯	調査台数 (台)	総駐車時間 (分)	平均駐車時間 (分)	総乗車人員 (人)	平均乗車人員 (人／台)
13:00～14:00	23	569	24.7	48	2.09
14:00～15:00	35	882	25.2	68	1.94
15:00～16:00	26	636	24.5	57	2.19
16:00～17:00	18	441	24.5	33	1.83
合計	102	2,528	24.8	206	2.02

2) コメリPRO北長岡店について

新潟県に位置するコメリPRO北長岡店について、令和4年5月15日から令和5年5月7日までの1年間の休祝日におけるレシート発券指数の資料を表10に示す。なお、表中の数値は、1年間の休祝日の平均レシート発券数に対する各休祝日の発券数の割合を指数表示したものである。

①店舗の概要

当該店舗は、大規模小売店舗立地法の手続きを経て、令和4年4月30日に店舗面積2,550 m²で新築開店した店舗であり、当該店舗と同じコメリPRO店として営業し、現在に至っている。

②調査日の選定根拠

令和4年5月15日から令和5年5月7日までの1年間のレシート発券数資料をもとに、令和4年6月19日のレシート発券指数（指数100.8）が、この1年間の平均レシート発券指数を上回る状況を踏まえ、令和5年6月18日（日）に調査を行った。

なお、調査日当日のレシート発券数は、検討した1年間の平均レシート発券数を上回る結果（指数104）であった。

表 10 北長岡店におけるレシート発券指数の状況

令和4年5月～令和5年5月			
月日	指数	月日	指数
5.15	97.5	11.27	104.2
5.22	102.4	12.4	107.2
5.29	101.3	12.11	96.8
6.5	106.2	12.18	95.2
6.12	105.2	12.25	89.7
6.19	100.8	1.2	82.5
6.26	94.7	1.8	92.6
7.3	98.8	1.9	104.2
7.10	101.5	1.15	92.0
7.17	113.0	1.22	88.6
7.18	100.7	1.29	100.5
7.24	95.2	2.5	96.0
8.7	98.8	2.11	92.8
8.11	103.1	2.12	103.2
8.14	101.6	2.19	94.2
8.21	92.7	2.23	89.5
8.28	107.2	2.26	100.4
9.4	98.5	3.5	92.0
9.11	94.4	3.12	95.1
9.18	105.2	3.19	100.7
9.19	107.3	3.21	102.1
9.23	99.6	3.26	103.0
9.25	95.2	4.2	97.6
10.2	101.8	4.9	112.3
10.9	100.6	4.16	105.7
10.10	89.6	4.23	103.7
10.16	103.2	4.29	118.2
10.23	92.6	4.30	112.0
10.30	96.3	5.3	108.3
11.3	110.2	5.4	114.5
11.6	98.2	5.5	100.8
11.13	94.5	5.7	95.2
11.20	103.3		

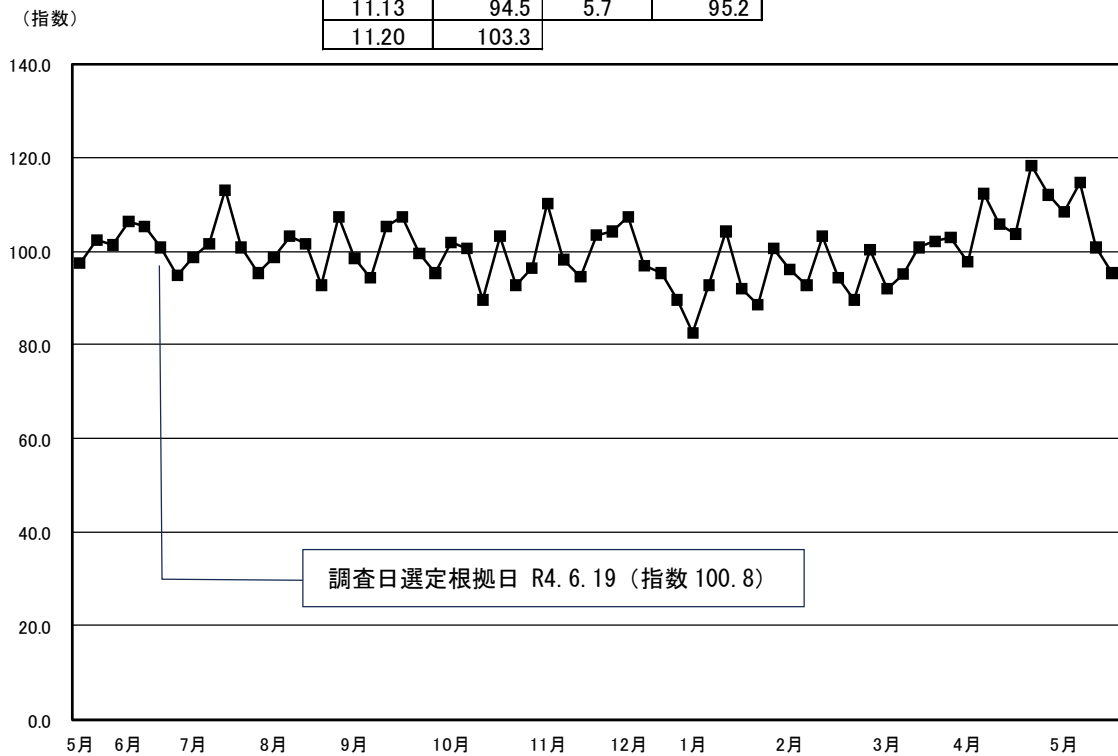


図 3 年間レシート発券指数の状況

③調査結果の総括

調査結果の概要を表 11 に示す。

また、時間帯別来店客数（自動車・自転車・歩行者区分）を表 12 に、ピーク時を含む 4 時間帯における乗車人員と駐車時間の測定結果（サンプリング調査）を表 13 に示す。

表 11 駐車場実態調査結果の総括表

調査項目	調査結果	備 考	参考：指針値
総来客者数	692 人	店舗風除室前における実測値	(2,550 m ²)
店舗面積当たり 日来店客数	271 人／千 m ²	総来客者数÷店舗面積 2,550 m ²	1,024 人／千 m ²
ピーク率	14.2%	ピーク時来客者数÷総来客者数	14.4%
自動車分担率	97.8%	(総来客者数－自転車・歩行者数) ÷総来客者数	60%
平均乗車人員	1.91 人	ピーク時（午後 3 時台）の調査結果	2.0 人／台
平均駐車時間係数	0.42	ピーク時（午後 3 時台）の調査結果	0.73

表 12 時間帯別来店客数（自動車・自転車・歩行者区分）

調査時間帯	自動車	自転車・自動二輪	歩行者	来客者計	割合
	(台)	(台)	(人)	(人)	(%)
8:30 ～ 9:00	3	0	0	5	0.7
9:00 ～ 10:00	14	0	1	26	3.8
10:00 ～ 11:00	29	1	2	55	7.9
11:00 ～ 12:00	41	2	0	92	13.3
12:00 ～ 13:00	26	0	0	58	8.4
13:00 ～ 14:00	30	3	1	65	9.4
14:00 ～ 15:00	54	1	0	82	11.8
15:00 ～ 16:00	61	1	1	98	14.2
16:00 ～ 17:00	50	0	1	74	10.7
17:00 ～ 18:00	32	1	0	68	9.8
18:00 ～ 19:00	23	0	0	41	5.9
19:00 ～ 20:00	14	0	0	28	4.0
計	377	9	6	692	100

※自動車台数は、併設施設（カー用品店）の来店台数を含むが、自転車・自動二輪・歩行者はコメリ棟の来店者のみを示す。

表 13 ピーク時前後における駐車時間と平均乗車人員

調査時間帯	調査台数 (台)	総駐車時間 (分)	平均駐車時間 (分)	総乗車人員 (人)	平均乗車人員 (人／台)
13:00～14:00	17	431	25.4	33	1.94
14:00～15:00	38	936	24.6	78	2.05
15:00～16:00	43	1,072	24.9	82	1.91
16:00～17:00	36	904	25.1	70	1.94
合計	134	3,343	24.9	263	1.96

※調査は、コメリ棟側の駐車桟に停車した車両を対象としている。

4. 必要駐車台数算定の考え方

1) 既存類似店舗の駐車場利用実態調査結果の比較

既存類似店舗3店舗の調査結果の一覧を表14に示す。

表14 既存類似店舗の調査結果一覧

指針各種係数	宮野店	牡丹山店	北長岡店
店舗面積当たり 日來店客数原単位（人／千㎡）	232	253	271
ピーク率（％）	14.2	13.9	14.2
自動車分担率（％）	—	97.5	97.8
平均乗車人員（人／台）		1.94	1.91
平均駐車時間係数		0.42	0.42

2) 当該店舗における来客用必要駐車台数の算定

駐車場の利用実態調査結果から、ホームセンターとしての業態の調査結果は指針値と大きな差異がある状況であることから、原則的には、指針による計算式を用いるものの、計算式に用いる各種係数について、指針値と実態値に大きな差異がある係数については、実態調査結果の採用を基本とする。なお、既存類似店舗における調査結果については、必要駐車台数が最大になるものを選択して整理した各種係数を表15に示す。

表15 算出に用いた各種係数

項目	当該店舗の 指針に基づく係数	実態調査結果 (最大値を記載)	採用値	採用値の根拠
店舗面積 当たり 日來店客 数原単位	1,026 人／千㎡ ・人口10万人以上 40万人未満 ・商業地区 ・5千㎡未満	271 人／千㎡	300 人／千㎡	・実態調査結果と指針値との間に大きな差異があり、当該店舗で指針値を採用した場合には過剰な駐車台数が必要となるため、実態調査結果を採用する。
ピーク率	14.4％	14.2％	14.4％	・実態調査結果と指針値に差異はあるものの小さいため、安全側の視点から指針値を採用する。
自動車 分担率	60％ ・人口10万人以上 40万人未満 ・商業地区	97.8％	98％	・実態調査結果が地域性を反映していると考えられるため、実態調査結果を採用する。
平均 乗車人員	2.0 ・10,000㎡未満	1.91	1.9	・実態調査結果と指針値に差異はあるものの小さいため、安全側の視点から実態調査結果を採用する。
平均駐車 時間係数	(30+5.5S)/60=0.73 ・10,000㎡未満	0.42	0.50	・実態調査結果と指針値との間に大きな差異があり、当該店舗で指針値を採用した場合には過剰な駐車台数が必要となるため、実態調査結果を採用する。

以上より、当該店舗における平均的な休祝日の必要駐車台数は、以下のとおりとなる。

$$300 \text{ 人／千㎡} \times 2.456 \text{ 千㎡} \times 14.4\% \times 98\% \div 1.9 \text{ 人／台} \times 0.50 = \underline{\underline{28 \text{ 台}}} < 46 \text{ 台（届出台数）}$$

資料 2

交通検討資料

はじめに 本調査の目的と構成

1) 調査の目的

本調査は、当該店舗の新設計画に先立ち、現状の交通量調査を実施するとともに、大規模小売店舗立地法に基づいて、開店後の発生交通量の予測を行い、これらの成果を踏まえたうえで、立地予定地周辺の信号交差点に及ぼす影響について検討を行うことを目的とする。

2) 調査の構成

本調査は、以下の内容で実施するものとする。

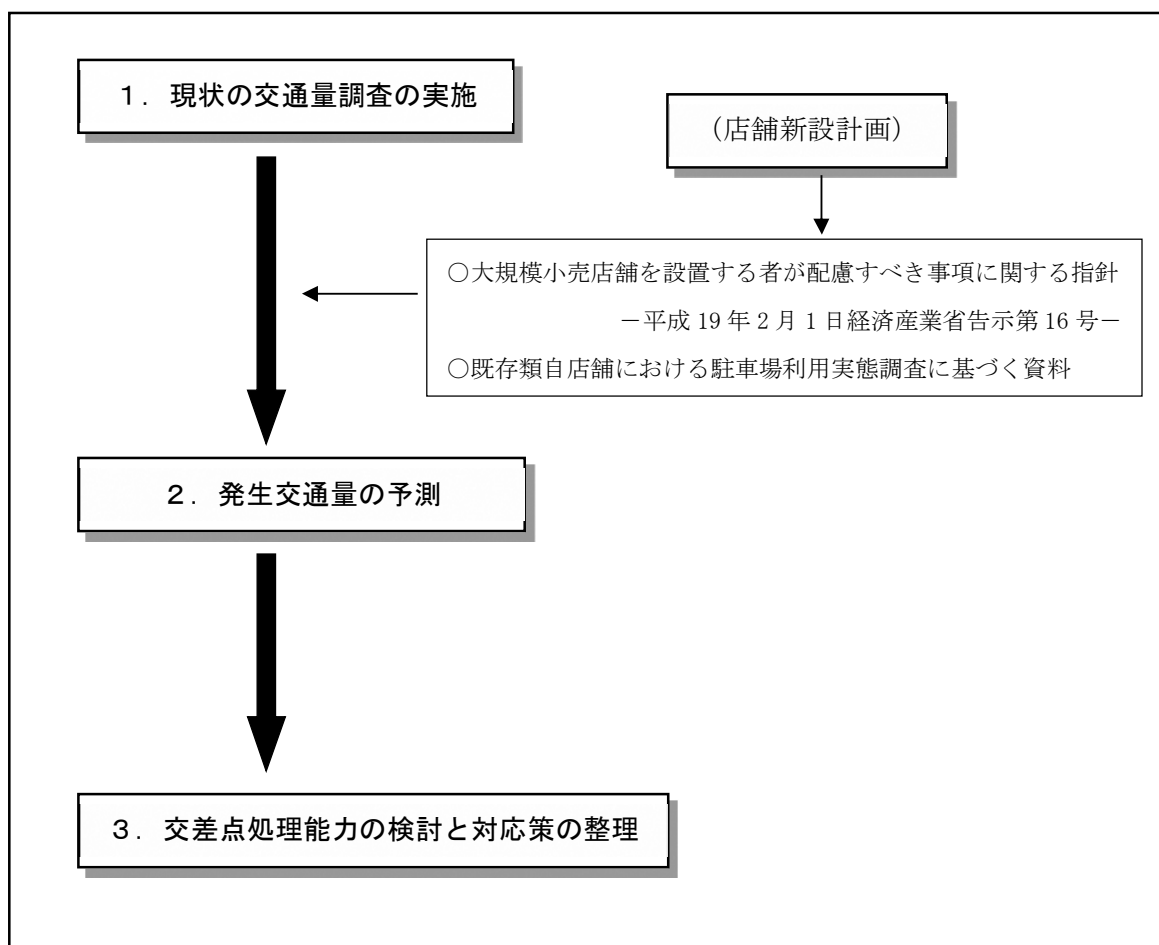


図1 調査の構成

1. 現状の交通量調査の実施

1) 調査の概要

当該店舗敷地の近隣に位置する「江尻交差点」、「熊野町交差点」、「向野職安前交差点」において、以下の内容で交通量調査を実施した。

調査の時間帯は、各交差点内交通量においてピーク時を含む4時間帯とした。

調査対象地点：江尻交差点、熊野町口交差点、向野職安前交差点

調 査 日：令和7年7月6日（日）15:00～19:00

令和7年7月7日（月）15:00～19:00

調 査 項 目：①時間帯別車線方向別車種別走行車両台数

②信号現示、道路構造等

なお、自動車類の車種については、以下の区分で調査を行った。

小型車：乗用車、小型貨物車（3, 4, 5, 6, 7, 8※ナンバー）

大型車：普通貨物車、バス（0, 1, 2, 8※, 9 ナンバー）※8ナンバーは形状を判断して区分した。

自動二輪車：動力付二輪車類

歩行者・自転車：横断歩道等を通行する歩行者と自転車

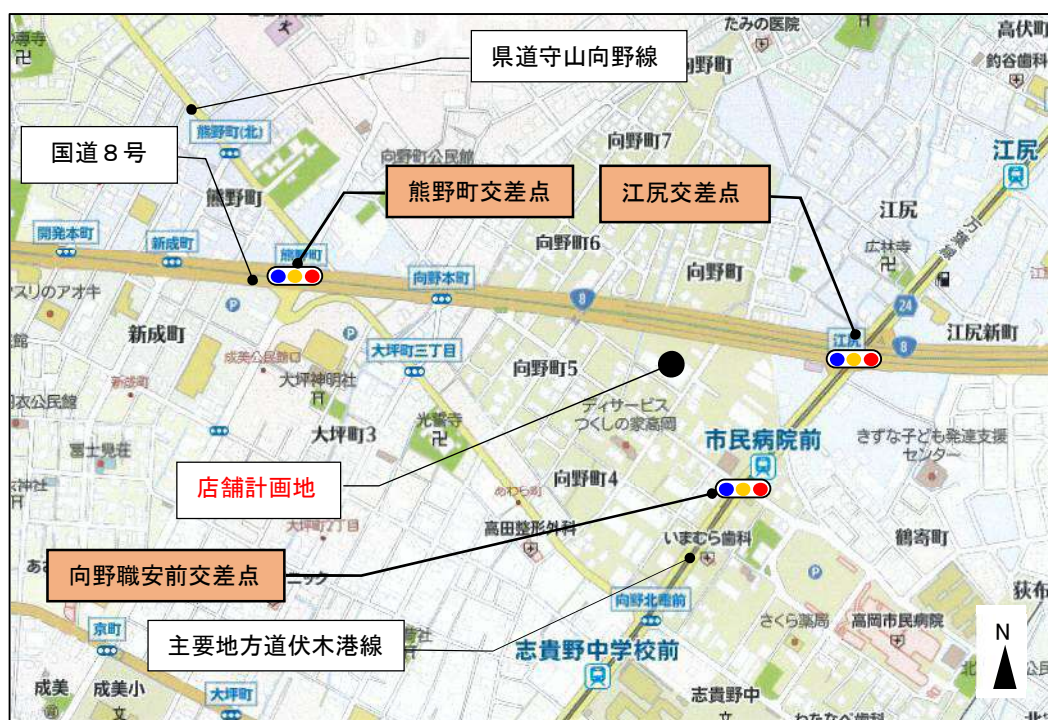


図2 交通量調査地点図

2) 調査の結果

交通量調査結果について、総括表を表1～3に、時間帯別方向別車種別交通量を表4～表9に示す。なお、表中の太線枠表示は交差点内を通過した交通量が交差点全体で最大であった時間帯（ピーク時間）を示している。

表1 交通量調査結果総括表（江尻交差点）

江尻交差点 休日交差点自動車交通量						江尻交差点 平日交差点自動車交通量					
時間帯	東進	南進	西進	北進	計	時間帯	東進	南進	西進	北進	計
15:00 ～ 16:00	269	465	266	516	1,516	15:00 ～ 16:00	237	461	265	559	1,522
16:00 ～ 17:00	322	518	237	592	1,669	16:00 ～ 17:00	298	517	281	592	1,688
17:00 ～ 18:00	287	501	211	527	1,526	17:00 ～ 18:00	355	633	294	668	1,950
18:00 ～ 19:00	223	431	161	441	1,256	18:00 ～ 19:00	311	577	236	594	1,718
計	1,101	1,915	875	2,076	5,967	計	1,201	2,188	1,076	2,413	6,878

表2 交通量調査結果総括表（熊野町交差点）

熊野町交差点 休日交差点自動車交通量						熊野町交差点 平日交差点自動車交通量					
時間帯	東進	南進	西進	北進	計	時間帯	東進	南進	西進	北進	計
15:00 ～ 16:00	1,255	175	1,365	282	3,077	15:00 ～ 16:00	1,488	161	1,605	309	3,563
16:00 ～ 17:00	1,395	201	1,555	327	3,478	16:00 ～ 17:00	1,494	170	1,720	342	3,726
17:00 ～ 18:00	1,191	173	1,390	300	3,054	17:00 ～ 18:00	1,806	234	1,869	388	4,297
18:00 ～ 19:00	1,071	142	1,236	239	2,688	18:00 ～ 19:00	1,616	209	1,766	331	3,922
計	4,912	691	5,546	1,148	12,297	計	6,404	774	6,960	1,370	15,508

表3 交通量調査結果総括表（向野職安前交差点）

向野職安前交差点 休日交差点自動車交通量						向野職安前交差点 平日交差点自動車交通量					
時間帯	東進	南進	西進	北進	計	時間帯	東進	南進	西進	北進	計
15:00 ～ 16:00	47	504	95	468	1,114	15:00 ～ 16:00	104	479	104	530	1,217
16:00 ～ 17:00	50	544	92	565	1,251	16:00 ～ 17:00	121	503	122	556	1,302
17:00 ～ 18:00	46	464	72	508	1,090	17:00 ～ 18:00	121	600	146	656	1,523
18:00 ～ 19:00	40	370	48	427	885	18:00 ～ 19:00	94	532	105	590	1,321
計	183	1,882	307	1,968	4,340	計	440	2,114	477	2,332	5,363

表 4 交通量調査結果（江尻交差点：休日）

江尻交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
側道東進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	106	31	129	1	0	2	107	31	131	3	0	1	2
1600 ～ 1700	147	37	138	0	0	0	147	37	138	2	0	0	5
1700 ～ 1800	138	28	119	1	1	0	139	29	119	0	0	1	5
1800 ～ 1900	107	19	96	1	0	0	108	19	96	1	0	0	1
計	498	115	482	3	1	2	501	116	484	6	0	2	13

江尻交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
主要地方道南進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	38	327	96	2	1	1	40	328	97	2	0	1	7
1600 ～ 1700	29	375	112	1	0	1	30	375	113	0	1	0	11
1700 ～ 1800	33	334	132	2	0	0	35	334	132	1	0	0	15
1800 ～ 1900	21	305	103	1	0	1	22	305	104	0	0	0	9
計	121	1,341	443	6	1	3	127	1,342	446	3	1	1	42

江尻交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
側道西進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	39	19	207	0	0	1	39	19	208	2	1	0	15
1600 ～ 1700	35	26	175	1	0	0	36	26	175	0	0	0	8
1700 ～ 1800	28	21	162	0	0	0	28	21	162	1	0	0	2
1800 ～ 1900	16	14	131	0	0	0	16	14	131	0	0	0	5
計	118	80	675	1	0	1	119	80	676	3	1	0	30

江尻交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
主要地方道北進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	77	316	122	0	1	0	77	317	122	0	3	1	22
1600 ～ 1700	65	385	141	1	0	0	66	385	141	2	0	1	17
1700 ～ 1800	42	356	127	0	1	1	42	357	128	0	1	0	6
1800 ～ 1900	28	317	95	0	1	0	28	318	95	1	0	1	2
計	212	1,374	485	1	3	1	213	1,377	486	3	4	3	47

表 5 交通量調査結果（江尻交差点：平日）

江尻交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
側道東進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	86	37	98	7	0	9	93	37	107	0	0	3	4
1600 ～ 1700	121	58	107	5	1	6	126	59	113	2	0	0	8
1700 ～ 1800	155	71	121	3	0	5	158	71	126	0	0	2	17
1800 ～ 1900	138	63	106	2	0	2	140	63	108	1	0	1	11
計	500	229	432	17	1	22	517	230	454	3	0	6	40

江尻交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
主要地方道南進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	37	305	105	7	2	5	44	307	110	0	1	0	18
1600 ～ 1700	58	324	119	5	4	7	63	328	126	1	2	1	25
1700 ～ 1800	72	407	147	3	1	3	75	408	150	2	2	0	22
1800 ～ 1900	66	376	126	2	2	5	68	378	131	0	1	2	9
計	233	1,412	497	17	9	20	250	1,421	517	3	6	3	74

江尻交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
側道西進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	44	23	185	4	0	9	48	23	194	1	0	2	18
1600 ～ 1700	37	31	194	6	0	13	43	31	207	0	2	0	15
1700 ～ 1800	52	29	204	2	0	7	54	29	211	1	0	4	9
1800 ～ 1900	38	17	176	1	0	4	39	17	180	0	0	2	11
計	171	100	759	13	0	33	184	100	792	2	2	8	53

江尻交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
主要地方道北進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	62	339	135	3	11	9	65	350	144	0	4	1	19
1600 ～ 1700	52	372	151	1	5	11	53	377	162	1	5	0	37
1700 ～ 1800	67	427	163	0	6	5	67	433	168	2	7	2	26
1800 ～ 1900	45	405	139	1	2	2	46	407	141	1	4	1	12
計	226	1,543	588	5	24	27	231	1,567	615	4	20	4	94

表 6 交通量調査結果（熊野町交差点：休日）

熊野町交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
国道東進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	48	1,075	75	1	53	3	49	1,128	78	0	2	0	7
1600 ～ 1700	32	1,248	63	0	48	4	32	1,296	67	0	0	1	4
1700 ～ 1800	25	1,083	44	1	36	2	26	1,119	46	1	1	0	9
1800 ～ 1900	21	976	41	0	31	2	21	1,007	43	0	0	0	3
計	126	4,382	223	2	168	11	128	4,550	234	1	3	1	23

熊野町交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
県道南進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	31	129	13	0	1	1	31	130	14	1	0	0	2
1600 ～ 1700	26	157	16	0	2	0	26	159	16	0	0	0	5
1700 ～ 1800	22	129	21	0	1	0	22	130	21	0	0	0	5
1800 ～ 1900	18	106	18	0	0	0	18	106	18	0	0	0	0
計	97	521	68	0	4	1	97	525	69	1	0	0	12

熊野町交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
国道西進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	95	1,148	48	0	71	3	95	1,219	51	0	1	0	12
1600 ～ 1700	107	1,329	52	1	63	3	108	1,392	55	0	1	0	8
1700 ～ 1800	103	1,206	37	0	44	0	103	1,250	37	2	0	1	10
1800 ～ 1900	75	1,083	39	0	37	2	75	1,120	41	0	1	0	7
計	380	4,766	176	1	215	8	381	4,981	184	2	3	1	37

熊野町交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
県道北進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	47	153	81	1	0	0	48	153	81	0	0	0	6
1600 ～ 1700	51	172	103	0	0	1	51	172	104	0	1	0	2
1700 ～ 1800	57	148	95	0	0	0	57	148	95	0	1	0	3
1800 ～ 1900	46	117	75	0	0	1	46	117	76	0	0	0	1
計	201	590	354	1	0	2	202	590	356	0	2	0	12

表 7 交通量調査結果（熊野町交差点：平日）

熊野町交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
国道東進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	48	1,095	97	3	229	16	51	1,324	113	1	5	0	22
1600 ～ 1700	52	1,137	86	1	205	13	53	1,342	99	0	7	1	15
1700 ～ 1800	85	1,486	95	2	131	7	87	1,617	102	0	11	0	9
1800 ～ 1900	92	1,322	112	3	83	4	95	1,405	116	0	8	0	6
計	277	5,040	390	9	648	40	286	5,688	430	1	31	1	52

熊野町交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
県道南進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	27	119	9	0	5	1	27	124	10	0	0	1	7
1600 ～ 1700	21	128	16	1	4	0	22	132	16	0	1	0	5
1700 ～ 1800	31	174	24	2	2	1	33	176	25	1	1	0	2
1800 ～ 1900	26	162	20	0	1	0	26	163	20	0	1	0	0
計	105	583	69	3	12	2	108	595	71	1	3	1	14

熊野町交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
国道西進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	131	1,207	49	5	196	17	136	1,403	66	0	6	4	73
1600 ～ 1700	157	1,315	52	4	177	15	161	1,492	67	1	4	2	86
1700 ～ 1800	176	1,507	66	2	109	9	178	1,616	75	1	8	1	58
1800 ～ 1900	149	1,486	53	0	72	6	149	1,558	59	0	5	3	19
計	613	5,515	220	11	554	47	624	6,069	267	2	23	10	236

表 8 交通量調査結果（向野職安前交差点：休日）

向野職安前交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
市道東進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	23	7	17	0	0	0	23	7	17	0	0	1	4
1600 ～ 1700	18	11	21	0	0	0	18	11	21	0	0	0	9
1700 ～ 1800	26	5	15	0	0	0	26	5	15	0	0	0	5
1800 ～ 1900	21	8	11	0	0	0	21	8	11	0	0	1	5
計	88	31	64	0	0	0	88	31	64	0	0	2	23

向野職安前交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
主要地方道南進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	27	455	19	0	3	0	27	458	19	0	3	0	9
1600 ～ 1700	44	471	28	0	1	0	44	472	28	1	0	0	6
1700 ～ 1800	38	405	21	0	0	0	38	405	21	0	2	0	2
1800 ～ 1900	17	338	15	0	0	0	17	338	15	0	0	0	4
計	126	1,669	83	0	4	0	126	1,673	83	1	5	0	21

向野職安前交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
市道西進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	38	10	47	0	0	0	38	10	47	1	0	0	11
1600 ～ 1700	41	7	44	0	0	0	41	7	44	0	0	0	8
1700 ～ 1800	29	12	31	0	0	0	29	12	31	0	0	0	3
1800 ～ 1900	17	9	22	0	0	0	17	9	22	0	0	0	6
計	125	38	144	0	0	0	125	38	144	1	0	0	28

向野職安前交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
主要地方道北進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	19	421	27	0	1	0	19	422	27	0	4	0	3
1600 ～ 1700	27	504	33	0	1	0	27	505	33	0	2	0	8
1700 ～ 1800	22	463	21	0	2	0	22	465	21	1	2	0	5
1800 ～ 1900	13	396	16	0	2	0	13	398	16	0	1	0	6
計	81	1,784	97	0	6	0	81	1,790	97	1	9	0	22

表 9 交通量調査結果（向野職安前交差点：平日）

向野職安前交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
市道東進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	35	42	27	0	0	0	35	42	27	2	0	1	12
1600 ～ 1700	41	46	33	0	0	1	41	46	34	1	1	0	9
1700 ～ 1800	44	38	38	1	0	0	45	38	38	2	1	1	11
1800 ～ 1900	36	25	32	1	0	0	37	25	32	0	0	0	7
計	156	151	130	2	0	1	158	151	131	5	2	2	39

向野職安前交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
主要地方道南進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	33	405	26	0	15	0	33	420	26	0	5	0	16
1600 ～ 1700	38	419	30	0	16	0	38	435	30	0	2	0	11
1700 ～ 1800	42	506	45	0	7	0	42	513	45	1	3	1	14
1800 ～ 1900	31	453	42	0	6	0	31	459	42	0	2	0	9
計	144	1,783	143	0	44	0	144	1,827	143	1	12	1	50

向野職安前交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
市道西進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	45	18	41	0	0	0	45	18	41	0	0	1	9
1600 ～ 1700	43	22	56	1	0	0	44	22	56	1	1	0	6
1700 ～ 1800	64	25	57	0	0	0	64	25	57	1	0	2	10
1800 ～ 1900	45	18	42	0	0	0	45	18	42	0	0	1	7
計	197	83	196	1	0	0	198	83	196	2	1	4	32

向野職安前交差点	小型車			大型車			自動車合計			自動二輪車			歩行者 自転車
主要地方道北進	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	
1500 ～ 1600	31	465	33	0	1	0	31	466	33	0	2	0	12
1600 ～ 1700	36	481	38	0	1	0	36	482	38	0	5	0	15
1700 ～ 1800	57	547	51	0	1	0	57	548	51	1	6	0	9
1800 ～ 1900	42	517	31	0	0	0	42	517	31	0	4	0	11
計	166	2,010	153	0	3	0	166	2,013	153	1	17	0	47

2. 発生交通量の予測

1) ピーク時発生交通量の算定

ここでは、当該店舗の新設に伴い、現状の信号交差点に最も影響を与えと考えられるピーク時間における店舗関連の来店車両のピーク時発生台数を設定する。

ここで、ピーク時発生交通量は、既存類似店舗における駐車場利用実態調査結果（資料1参照）に基づき、以下のように算出した。

表 10 算出に用いた各種係数

項 目	各 種 係 数
S：店舗面積（売場床面積）	2.456 千㎡
A：店舗面積当たり日來客数原単位	300 人/千㎡
B：ピーク率	14.4%
C：自動車分担率	98%
D：平均乗車人員	1.9 人／台

当該店舗のピーク時間における来店車両台数は以下のとおりである。

- ・日來客数 = $300 \text{ (人/千㎡)} \times 2.456 \text{ (千㎡)} = 737 \text{ (人)}$
- ・来店自動車台数 = $737 \text{ (人)} \times 98\% \div 1.9 \text{ 人/台} = \underline{380 \text{ (台/日)}}$
- ・ピーク時来店車両 = $380 \text{ (台/日)} \times 14.4\% \div \underline{55 \text{ 台/時}}$

以上より、当該店舗の新設に伴い、新たに発生するピーク 1 時間当りの交通量は 110 台（55 台×2：往復）となる。

2) 方向別来客車両台数の設定

当該店舗計画に伴い新たに発生する来店台数の方向別割合は、基本商圈として店舗計画地から半径 2km の圏域を設定し、その圏域内について経路別にゾーニングを行い、そのゾーン内の世帯数に比例するものと考えた。ゾーン内の世帯数及び方向別割合を表 11 に、方向別来店車両台数設定図を図 3 に示す。

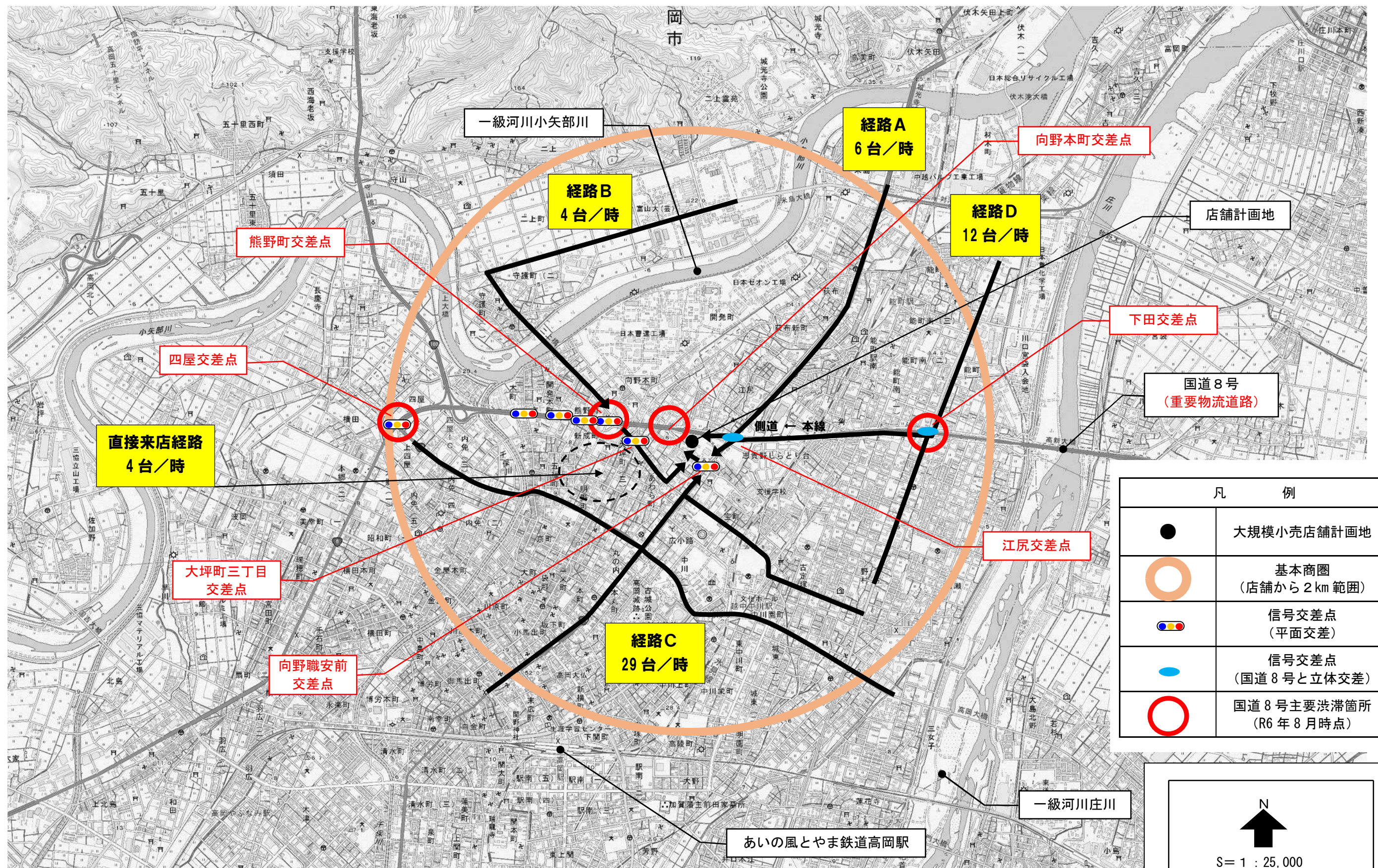
表 11 ゾーン別人口・世帯数分布状況

経路	行政区	人口 (人)	世帯数 (世帯)	世帯数割合 (%)	日台数 (台/日)	ピーク時台数 (台/時)
経路A	青葉町	327	171	10.9	41	6
	江尻	656	295			
	旭ヶ丘	662	352			
	菰布	866	366			
	米島	655	317			
	鷺北新	245	116			
	高伏町	273	107			
	新能町	117	57			
	江尻新町	60	24			
	菰布新町	354	166			
	角三島	423	147			
	菰布四つ葉町	239	77			
経路A 計		4,877	2,195			
経路B	木町	317	150	7.4	28	4
	開釜本町	409	166			
	熊野町	308	142			
	向野本町	388	175			
	寺蔵町1丁目	569	242			
	寺蔵町2丁目	327	156			
	上二上	567	236			
	二上谷内	72	35			
	下二上	278	105			
	二上新	42	17			
	山園町	67	30			
	八ヶ	37	12			
	二上町	32	19			
経路B 計		3,413	1,485			
経路C	本町	396	223	53.0	202	29
	本丸町	393	213			
	丸の内	385	189			
	広小路	217	120			
	あわら町	560	274			
	平米町	164	83			
	守山町	33	16			
	木舟町	76	41			
	小馬出町	71	40			
	千木屋町	25	11			
	坂下町	103	49			
	源平町	81	37			
	三番町	51	24			
	一番町	42	20			
	片原機町	45	24			
	片原町	80	34			
	高片原町	29	14			
	昭和町1丁目	155	84			
	昭和町2丁目	56	34			
	昭和町3丁目	59	25			
	横田町3丁目	208	97			
	本郷1丁目	92	51			
	上四屋	120	58			
	金原町	431	186			
	四屋	595	262			
	金原本町	82	44			
	川原本町	390	197			
	川原町	520	240			
	内免1丁目	150	86			
	内免2丁目	654	279			
	内免3丁目	546	267			
	内免4丁目	256	126			
	内免5丁目	356	184			
	大町	606	299			
	京町	675	332			
	五福町	690	345			
	袋町	110	46			
	東野	333	135			
	野村第四	1,377	649			
	野村第五	1,317	603			
	二葉町	356	149			
	野村東町	244	115			
	深田町	314	184			
	石瀬本町	316	143			
	出来田新町	378	138			
	大手町	643	322			
	定塚町	389	219			
	高陵町	458	197			
	中川町	178	72			
	中川上町	474	230			
	中川本町	354	177			
	中川栄町	560	227			
	中川園町	199	95			
	中川1丁目	189	102			
	東中川町	595	240			
	城東1丁目	787	357			
	城東2丁目	414	157			
	明園町	661	320			
	古定塚	905	411			
	東下関	288	146			
	下関町	422	231			
	中央町	71	32			
	末広二区	70	37			
	御旅屋町	147	83			
	大福院	14	8			
	桐木町	39	22			
	新横町	51	30			
	大仏町	30	17			
	定塚町1丁目	33	14			
	城北町	139	60			
	北定塚町	206	101			
経路C 計		22,453	10,677			

経路	行政区	人口 (人)	世帯数 (世帯)	世帯数割合 (%)	日台数 (台/日)	ピーク時台数 (台/時)
経路D	能町	1,436	616	21.2	80	12
	角	1,753	774			
	能町南1丁目	596	233			
	能町南2丁目	411	149			
	能町南3丁目	179	74			
	能町東	11	10			
	能町坂南	76	26			
	野村第一	653	264			
	野村第二	229	98			
	野村第三	764	342			
	上石瀬	923	367			
	下石瀬	1,652	788			
経路C	美原町	423	206	7.5	29	4
	長和里	216	93			
	石瀬中町	207	95			
	志貴野しらとり台	382	124			
経路C 計		9,911	4,259			
直接来店経路	新成町	141	79	7.5	29	4
	大坪町1丁目	312	146			
	大坪町2丁目	166	85			
	大坪町3丁目	482	237			
	大坪町4丁目	14	6			
	宝町	296	168			
	明野町	194	96			
	地子木町	37	20			
	春日丘	136	69			
	向野町	165	65			
	向野町1丁目	72	48			
	向野町3丁目	92	47			
直接来店経路計	向野町4丁目	402	218	100.0	380	55
	向野町5丁目	189	83			
	向野町6丁目	203	76			
	向野町7丁目	170	73			
	合計	43,725	20,132			

出典：高岡市地区別世帯数及び人口集計表

(令和 7 年 3 月 31 日現在)



測地成果2011 令和7年 4月14日 調製
 著作権所有兼発行者 国土地理院
 137.02-36.76-A3-y-20250414-162209-0000

方向別来店経路設定図

3) 店舗新設前後における交通量の変化の整理

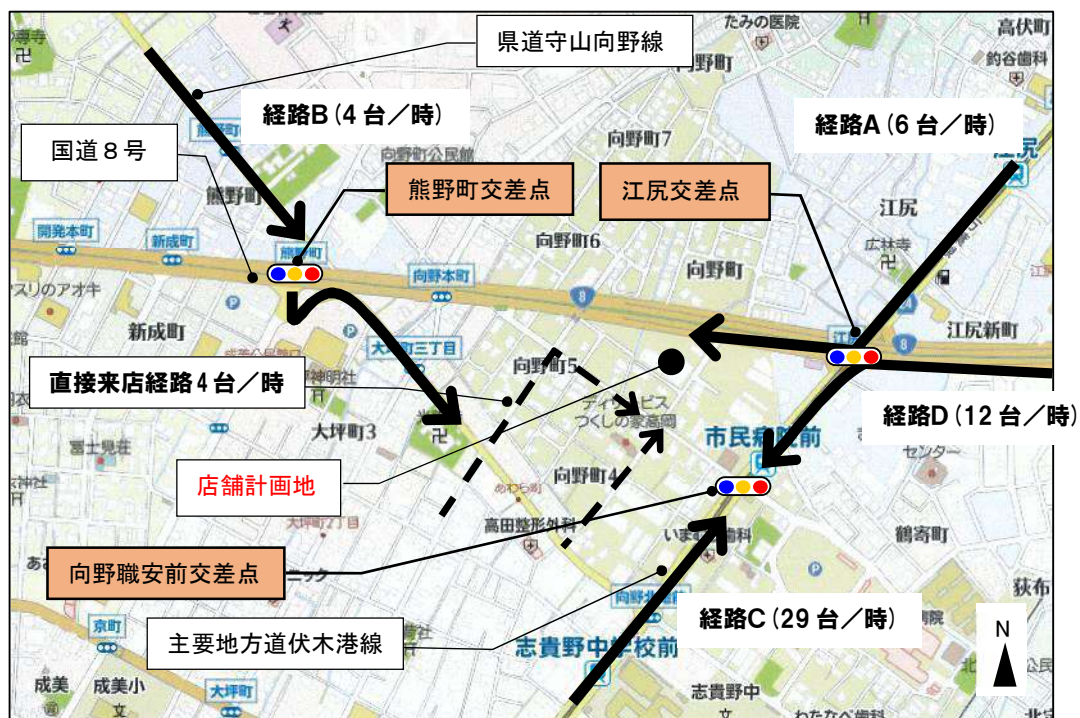


図 4 来店経路設定図

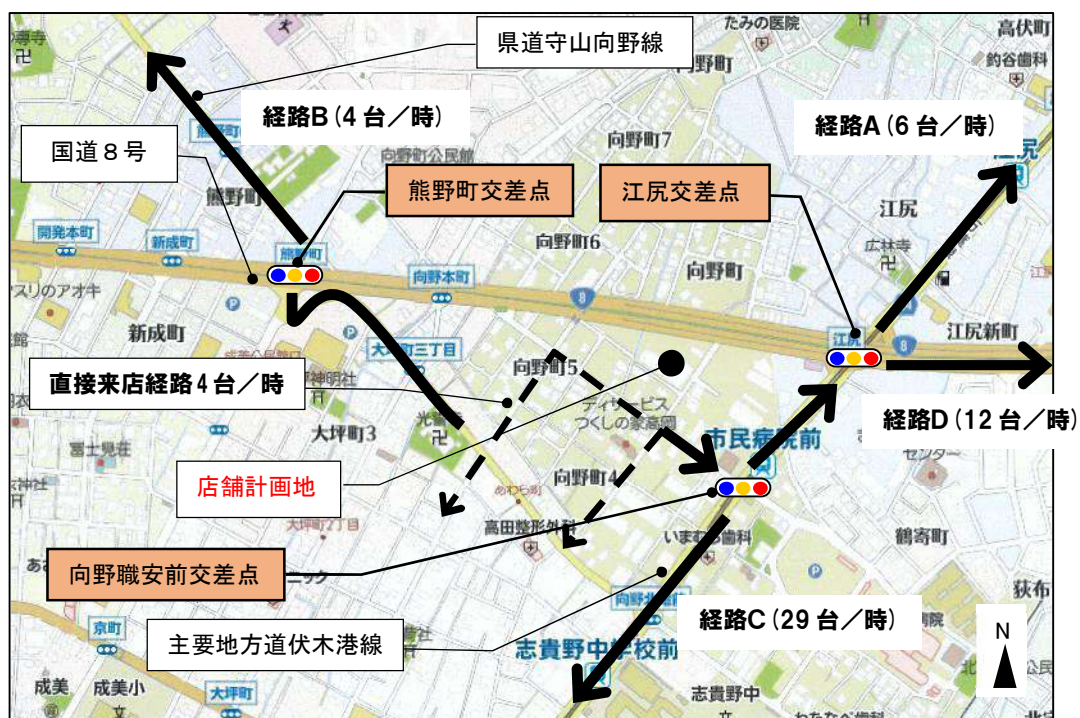
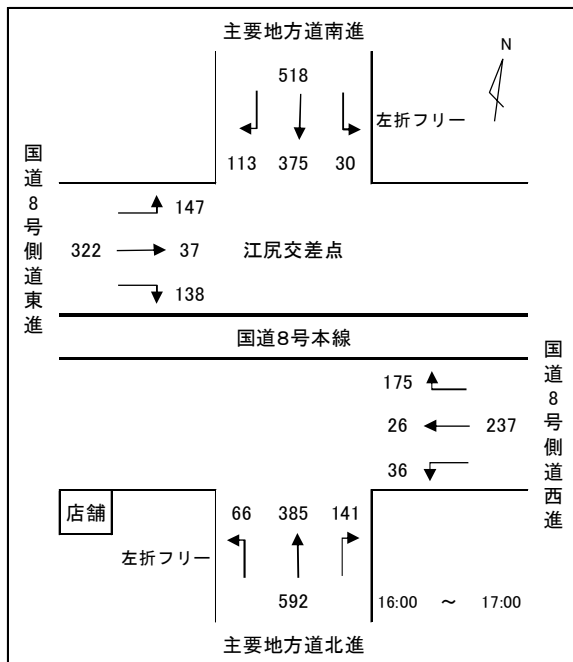


図 5 退店経路設定

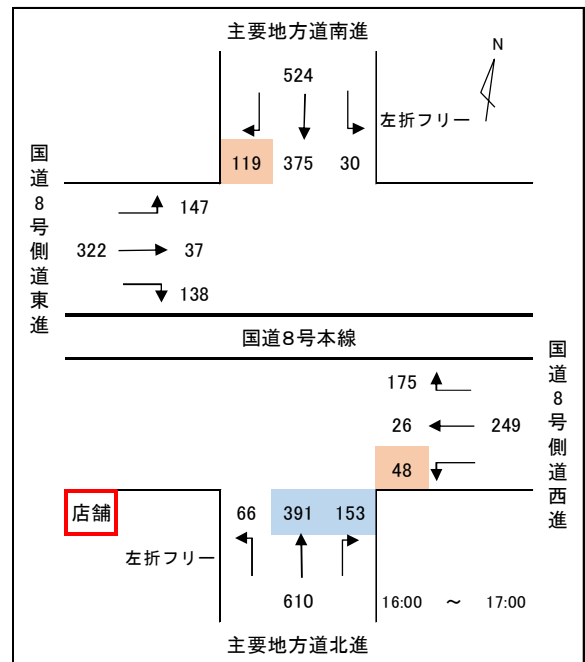
(江尻交差点)

(休日)

現況

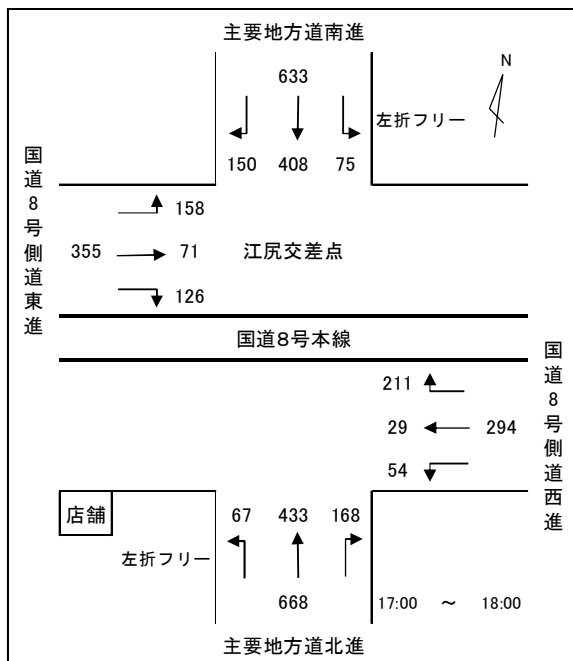


開店後

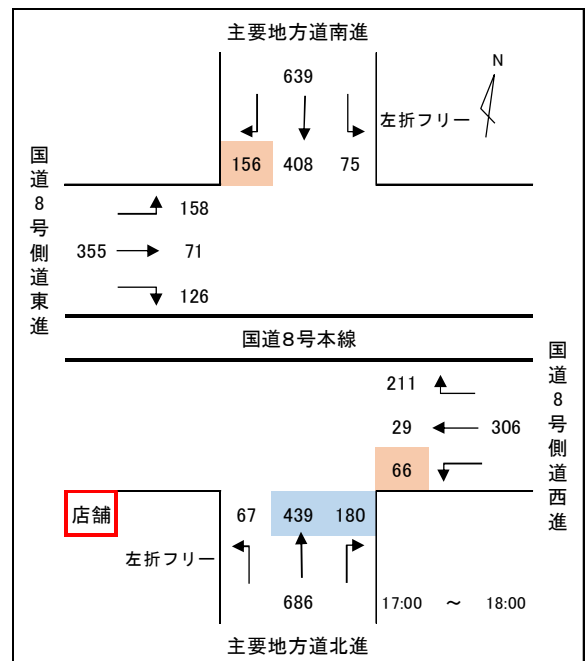


(平日)

現況



開店後



※安全側の視点から、交差点負荷を高める目的で、経路Aからの来店車両は南進右折を、
経路Dからの来店車両は西進左折を行うものとして解析を行うこととした。

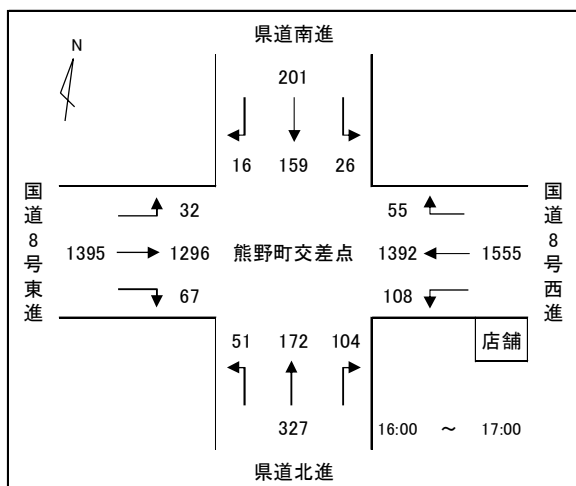
: 来店経路

: 退店経路

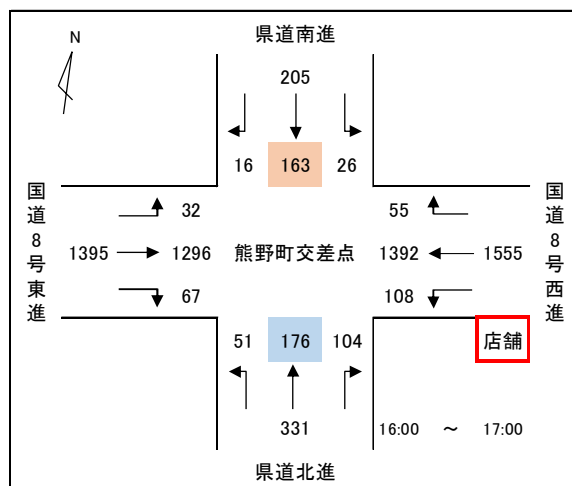
<熊野町交差点>

(休日)

現況

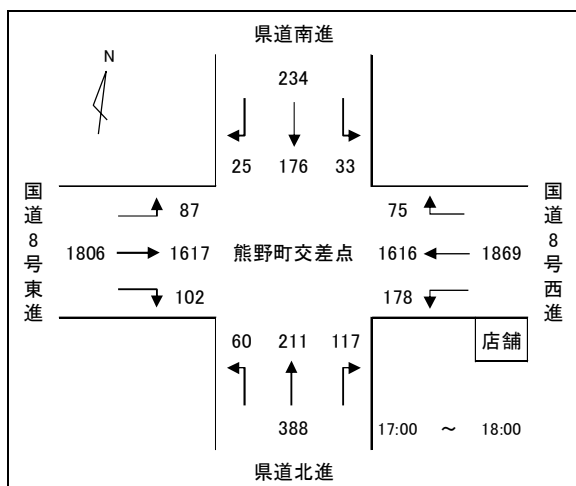


開店後

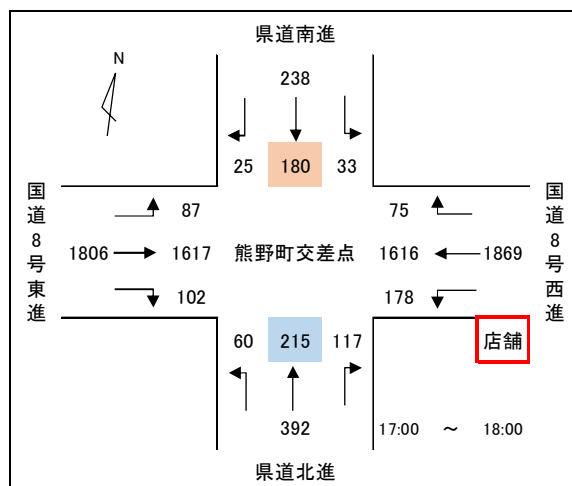


(平日)

現況



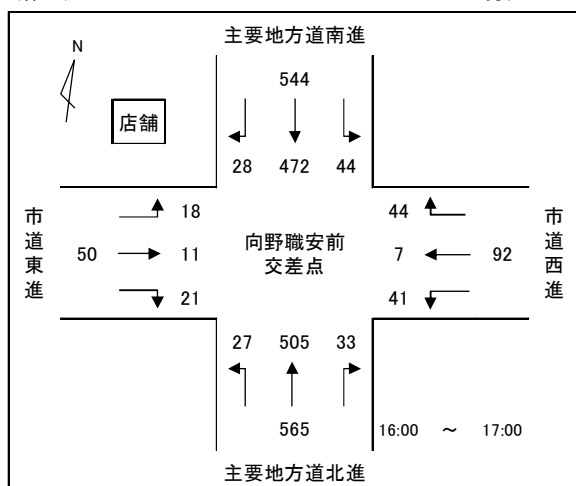
開店後



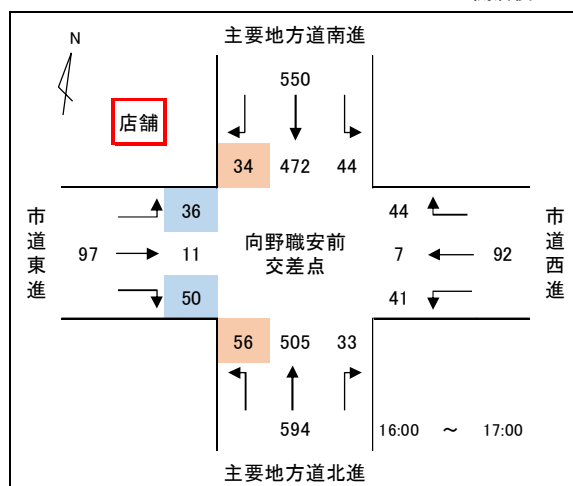
<向野職安前交差点>

(休日)

現況

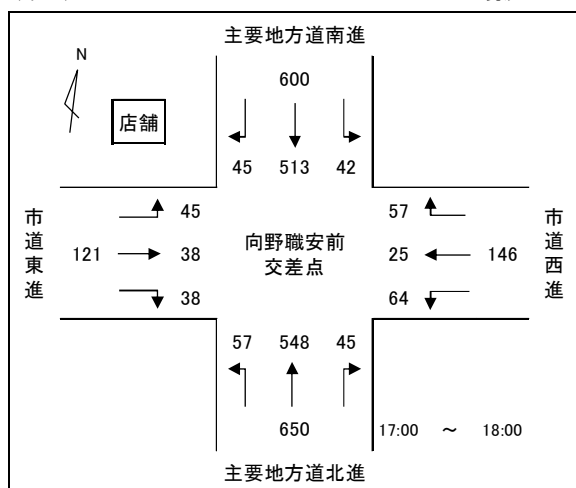


開店後

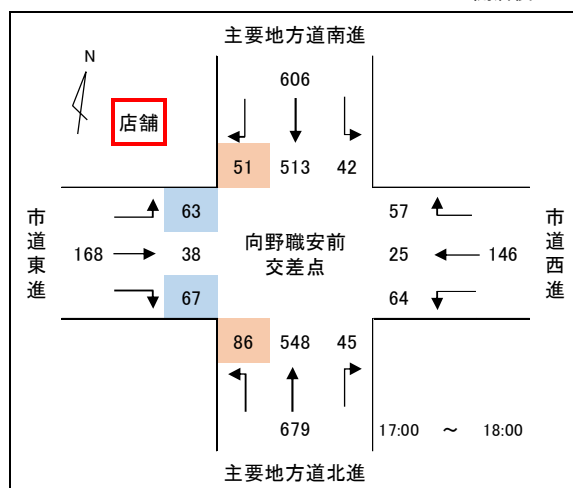


(平日)

現況



開店後



3. 交差点交通処理能力の検討

交差点処理能力については、「平面交差の計画と設計 基礎編 平成 30 年 11 月 15 日発行（社団法人交通工学会）」に基づいて検討を行った。

1) 交差点需要率による評価

休日及び平日の現況と開店後の需要率を下表に示す。

これによると、休日・平日ともに、開店に伴う来客車両の発生によって交通負荷は若干高まるものの、開店後の需要率は上限値を下回っていることより、開店後において各交差点の交通流動に著しい影響を及ぼすものではないと判断する。

なお、需要率上限値は、信号サイクル長（C 秒）から赤時間等の損失時間（L 秒）を引いた時間を信号サイクル長（C 秒）で割った値を記載している。

表 12 需要率の比較

交差点名	休 日				平 日			
	現 況	開店後	開店に伴う影響	需要率上限値	現 況	開店後	開店に伴う影響	需要率上限値
江尻交差点	0.403	0.413	0.010	0.900	0.474	0.484	0.010	0.900
熊野町交差点	0.433	0.435	0.002	0.914	0.539	0.541	0.002	0.914
向野職安前交差点	0.368	0.416	0.048	0.929	0.476	0.525	0.049	0.929

2) 車線別交通容量比による評価

来店車両並びに退店車両が走行する車線ごとに、現況及び開店後の車線別交通容量比を比較した結果を下表に示す。これによると、各車線とも交通容量比は評価値である 1.0 を下回っており、開店後に著しい交通渋滞を引き起こす車線は発生しないものと判断する。

表 13 車線別交通容量比の計算結果

交差点名	車線	区分	交通容量比						評価値
			休日			平日			
			現況	開店後	開店に伴う影響	現況	開店後	開店に伴う影響	
江尻町交差点	国道側道西進左直進車線	来店	0.168	0.203	0.035	0.231	0.265	0.036	1.0
	主要地方道南進右折車線		0.384	0.405	0.021	0.514	0.534	0.020	
	主要地方道北進直進車線	退店	0.410	0.416	0.006	0.466	0.472	0.006	
	主要地方道北進右折車線		0.476	0.517	0.041	0.579	0.621	0.042	
熊野町交差点	県道南進左直進車線	来店	0.407	0.414	0.007	0.463	0.472	0.009	
	県道北進左直進車線	退店	0.497	0.504	0.007	0.605	0.614	0.009	
向野職安前交差点	主要地方道南進車線	来店	0.528	0.541	0.013	0.571	0.582	0.011	
	主要地方道北進車線		0.544	0.580	0.036	0.619	0.651	0.032	
	市道東進車線	退店	0.093	0.184	0.091	0.254	0.356	0.102	

参考資料 1：需要率表

需要率表 1 江尻交差点：休日現況

交差点名		江尻交差点（休日現況）							
流入部		①国道側道東進		②主要地方道南進		③国道側道西進		④主要地方道北進	
車線の種類		左折・直進	右折	直進	右折	左折・直進	右折	直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	1,800	1,800	1,800	2,000	1,800	1,800	1,800
車線幅員による補正率	αw	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（車線幅員）	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	αG	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	αT	1.000	1.000	1.000	0.994	0.989	1.000	1.000	1.000
（大型車混入率）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.88)	(1.61)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0.828				0.869			
（左折率）	L %	(79.9)				(58.1)			
（左折車の通過確率）	f L	0.850				0.850			
（有効青時間）	秒	30				30			
（歩行者青信号表示時間）	秒	25				25			
右折車混入による補正率	$\alpha R T$								
（右折率）	R %								
（右折車の通過確率）	f R								
（有効青時間）	秒								
（サイクル長）	秒								
飽和交通流率	S	1,656	1,800	1,800	1,789	1,719	1,800	1,800	1,800
設計交通量	q	184 (147+37)	138	375	113	62 (36+26)	175	385	141
流入部各車線の需要率		0.111	0.077	0.208	0.063	0.036	0.097	0.214	0.078
現示の需要率	1φ			0.208				0.214	
	2φ				0.063				0.078
	3φ	0.111	0.077			0.036	0.097		
有効青時間(秒)	1φ			73.0				73.0	
	2φ				23.0				23.0
	3φ	30.0	30.0			30.0	30.0		
可能交通容量	C i	355	413	939	294	368	401	939	296
交通容量比	$q / C i$	0.518	0.334	0.399	0.384	0.168	0.436	0.410	0.476
交通容量の照査結果		○ K	○ K	○ K	○ K	○ K	○ K	○ K	○ K
滞留長	L s (m)		57.3		49.5		68.6		58.2
現示の需要率		0.403							
有効青時間(秒)		140							
可能交通容量		355							
交通容量比		0.518							
交通容量の照査結果		○ K							
滞留長		57.3							

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	
表示時間	G:72 Y:3 AR:2	G:23 Y:2 AR:3	G:29 Y:3 AR:3	C=140
有効青時間	73	23	30	G=126
損失時間	4	5	5	L=14
歩行者青信号表示時間	68	0	0	

需要率表 3 江尻交差点：平日現況

交差点名		江尻交差点（平日現況）							
流入部		①国道側道東進		②主要地方道南進		③国道側道西進		④主要地方道北進	
車線の種類		左折・直進	右折	直進	右折	左折・直進	右折	直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	1,800	1,800	1,800	2,000	1,800	1,800	1,800
車線幅員による補正率	α_w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	α_G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α_T	0.991	0.973	0.998	0.986	0.983	0.977	0.990	0.980
(大型車混入率)	%	(1.31)	(3.97)	(0.25)	(2.00)	(2.41)	(3.32)	(1.39)	(2.98)
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.848				0.855			
(左折率)	L %	(69.0)				(65.1)			
(左折車の通過確率)	f L	0.850				0.850			
(有効青時間)	秒	30				30			
(歩行者青信号表示時間)	秒	25				25			
右折車混入による補正率	α_{RT}								
(右折率)	R %								
(右折車の通過確率)	f R								
(有効青時間)	秒								
(サイクル長)	秒								
飽和交通流率	S	1,681	1,751	1,796	1,775	1,681	1,759	1,782	1,764
設計交通量	q	229 (158+71)	126	408	150	83 (54+29)	211	433	168
流入部各車線の需要率		0.136	0.072	0.227	0.085	0.049	0.120	0.243	0.095
現示の需要率	1φ			0.227				0.243	
	2φ				0.085				0.095
	3φ	0.136	0.072			0.049	0.120		0.136
有効青時間(秒)	1φ			73.0				73.0	
	2φ				23.0				23.0
	3φ	30.0	30.0			30.0	30.0		
可能交通容量	C i	360	400	936	292	360	359	929	290
交通容量比	q / C i	0.636	0.315	0.436	0.514	0.231	0.588	0.466	0.579
交通容量の照査結果		○ K	○ K	○ K	○ K	○ K	○ K	○ K	○ K
滞留長	L s (m)		55.3		62.1		80.9		68.6
		現示の需要率		交差点の需要率					
				0.474					
				≤ 0.900					
				サイクル長(秒)					
				140					

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	
表示時間	G:72 Y:3 AR:2	G:23 Y:2 AR:3	G:29 Y:3 AR:3	C=140
有効青時間	73	23	30	G=126
損失時間	4	5	5	L=14
歩行者青信号表示時間	68	0	0	

需要率表 4 江尻交差点：平日開店後

交差点名		江尻交差点（平日開店後）							
流入部		①国道側道東進		②主要地方道南進		③国道側道西進		④主要地方道北進	
車線の種類		左折・直進	右折	直進	右折	左折・直進	右折	直進	右折
車線数		1	1	1	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	1,800	1,800	1,800	2,000	1,800	1,800	1,800
車線幅員による補正率	α_w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（車線幅員）	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率	α_G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α_T	0.991	0.973	0.998	0.987	0.985	0.977	0.991	0.981
（大型車混入率）	%	(1.31)	(3.97)	(0.25)	(1.92)	(2.11)	(3.32)	(1.37)	(2.78)
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.848				0.847			
（左折率）	L %	(69.0)				(69.5)			
（左折車の通過確率）	f L	0.850				0.850			
（有効青時間）	秒	30				30			
（歩行者青信号表示時間）	秒	25				25			
右折車混入による補正率	α_{RT}								
（右折率）	R %								
（右折車の通過確率）	f R								
（有効青時間）	秒								
（サイクル長）	秒								
飽和交通流率	S	1,681	1,751	1,796	1,777	1,669	1,759	1,784	1,766
設計交通量	q	229 (158+71)	126	408	156	95 (66+29)	211	439	180
流入部各車線の需要率		0.136	0.072	0.227	0.088	0.057	0.120	0.246	0.102
現示の需要率	1φ			0.227				0.246	
	2φ				0.088				0.102
	3φ	0.136	0.072			0.057	0.120		
有効青時間(秒)	1φ			73.0				73.0	
	2φ				23.0				23.0
	3φ	30.0	30.0			30.0	30.0		
可能交通容量		C i	360	400	936	292	358	359	930
交通容量比		$q \div C i$	0.636	0.315	0.436	0.534	0.265	0.588	0.472
交通容量の照査結果			○ K	○ K	○ K	○ K	○ K	○ K	○ K
滞留長		L s (m)		55.3		64.2		80.9	

現示の需要率	交差点の需要率
0.246	0.484 ≤0.900
0.102	
0.136	
サイクル長(秒)	
140	

需要率表 5 熊野町交差点：休日現況

交差点名		熊野町交差点（休日現況）										
流入部		①国道東進			②県道南進		③国道西進			④県道北進		
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	
車線数		1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	2,000	1,800	1,800	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800	1,800	
車線幅員による補正率	α_w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
（車線幅員）	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	
縦断勾配による補正率	α_G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	
大型車混入による補正率	α_T	0.977	0.975	0.960	0.992	1.000	0.974	0.969	0.963	1.000	0.993	
（大型車混入率）	%	(3.44)	(3.70)	(5.97)	(1.08)	(0.00)	(3.75)	(4.53)	(5.45)	(0.00)	(0.96)	
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.980			0.965		0.943			0.944		
（左折率）	L %	(7.2)			(14.1)		(21.6)			(22.9)		
（左折車の通過確率）	f L	0.850			0.850		0.850			0.850		
（有効青時間）	秒	81			37		81			37		
（歩行者青信号表示時間）	秒	76			32		76			32		
右折車混入による補正率	α_{RT}											
（右折率）	R %											
（右折車の通過確率）	f R											
（有効青時間）	秒											
（サイクル長）	秒											
飽和交通流率	S	1,915	3,900	1,728	1,723	1,800	1,837	3,876	1,733	1,699	1,787	
設計交通量	q	1,328 (32+1296)		67	185 (26+159)	16	1,500 (108+1392)		55	223 (51+172)	104	
流入部各車線の需要率		0.228		0.039	0.107	0.009	0.263		0.032	0.131	0.058	
現示の需要率	1φ	0.228					0.263				0.263	
	2φ			0.039					0.032		0.039	
	3φ				0.107	0.009				0.131	0.058	
有効青時間(秒)	1φ	81.0					81.0				サイクル長(秒)	
	2φ			12.5					12.5		140	
	3φ				37.0	37.0				37.0		37.0
可能交通容量		C i		3,364	154	455	336	3,305		155	449	348
交通容量比		q / C i		0.395	0.435	0.407	0.048	0.454		0.355	0.497	0.299
交通容量の照査結果		○ K		○ K	○ K	○ K	○ K		○ K	○ K	○ K	
滞留長		L s (m)		34.5		8.2		29.4		46.6		

現示方式の図示

現示				
表示時間	G:80 Y:3 AR:0	G:10 Y:2 AR:3	G:36 Y:3 AR:3	C=140
有効青時間	81	10	37	G=128
損失時間	2	5	5	L=12
歩行者青信号表示時間	76	0	32	

需要率表 6 熊野町交差点：休日開店後

交差点名		熊野町交差点（休日開店後）									
流入部		①国道東進			②県道南進		③国道西進			④県道北進	
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折
車線数		1	2	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B		2,000	2,000	1,800	1,800	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800	1,800
車線幅員による補正率 α_w		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員) m		(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率 α_G		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配) %		(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率 α_T		0.977	0.975	0.960	0.993	1.000	0.974	0.969	0.963	1.000	0.993
(大型車混入率) %		(3.44)	(3.70)	(5.97)	(1.06)	(0.00)	(3.75)	(4.53)	(5.45)	(0.00)	(0.96)
左折車混入による補正率 α_{LT}		0.980			0.965		0.943			0.945	
(左折率) L %		(7.2)			(13.8)		(21.6)			(22.5)	
(左折車の通過確率) f L		0.850			0.850		0.850			0.850	
(有効青時間) 秒		81			37		81			37	
(歩行者青信号表示時間) 秒		76			32		76			32	
右折車混入による補正率 α_{RT}											
(右折率) R %											
(右折車の通過確率) f R											
(有効青時間) 秒											
(サイクル長) 秒											
飽和交通流率 S		1,915	3,900	1,728	1,725	1,800	1,837	3,876	1,733	1,701	1,787
設計交通量 q		1,328 (32+1296)		67	189 (26+163)	16	1,500 (108+1392)	55		227 (51+176)	104
流入部各車線の需要率		0.228		0.039	0.110	0.009	0.263	0.032	0.133	0.058	現示の需要率
現示の需要率	1φ	0.228					0.263				0.263
	2φ			0.039				0.032			0.039
	3φ				0.110	0.009			0.133	0.058	0.133
有効青時間(秒)		81.0					81.0				サイクル長(秒)
有効青時間(秒)	1φ										
	2φ			12.5				12.5			
	3φ				37.0	37.0			37.0	37.0	
可能交通容量 C i		3,364		154	456	332	3,305	155	450	344	
交通容量比 q / C i		0.395		0.435	0.414	0.048	0.454	0.355	0.504	0.302	
交通容量の照査結果		○ K		○ K	○ K	○ K	○ K	○ K	○ K	○ K	
滞留長 L s (m)				34.5		8.2		29.4		46.6	

需要率表 7 熊野町交差点：平日現況

交差点名		熊野町交差点（平日現況）									
流入部		①国道東進			②県道南進		③国道西進			④県道北進	
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折
車線数		1	2	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値		S B	2,000	2,000	1,800	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800	1,800
車線幅員による補正率		α_w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(車線幅員)		m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)
縦断勾配による補正率		α_G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
(縦断勾配)		%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率		α_T	0.952	0.946	0.954	0.987	0.973	0.966	0.955	0.923	0.995
(大型車混入率)		%	(7.21)	(8.10)	(6.86)	(1.91)	(4.00)	(5.07)	(6.75)	(12.00)	(0.74)
左折車混入による補正率		α_{LT}	0.959			0.961		0.923		0.946	
(左折率)		L %	(15.3)			(15.8)		(29.8)		(22.1)	
(左折車の通過確率)		f L	0.850			0.850		0.850		0.850	
(有効青時間)		秒	81			37		81		37	
(歩行者青信号表示時間)		秒	76			32		76		32	
右折車混入による補正率		α_{RT}									
(右折率)		R %									
(右折車の通過確率)		f R									
(有効青時間)		秒									
(サイクル長)		秒									
飽和交通流率		S	1,826	3,784	1,717	1,707	1,751	1,783	3,820	1,661	1,694
設計交通量		q	1,704 (87+1617)	102	209 (33+176)	25	1,794 (178+1616)	75	271 (60+211)	117	
流入部各車線の需要率			0.304	0.059	0.122	0.014	0.320	0.045	0.160	0.066	現示の需要率 交差点の需要率
現示の需要率	1φ		0.304				0.320				0.320
	2φ			0.059				0.045			0.059
	3φ				0.122	0.014			0.160	0.066	0.160
有効青時間(秒)		1φ	81.0				81.0				サイクル長(秒)
		2φ		12.5				12.5			140
		3φ			37.0	37.0			37.0	37.0	
可能交通容量		C i	3,246	153	451	289	3,242	148	448	327	
交通容量比		q / C i	0.525	0.667	0.463	0.087	0.553	0.507	0.605	0.358	
交通容量の照査結果			○ K	○ K	○ K	○ K	○ K	○ K	○ K	○ K	
滞留長		L s (m)		48.3		13.3		39.6		51.5	

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	
表示時間	G:80 Y:3 AR:0	G:10 Y:2 AR:3	G:36 Y:3 AR:3	C=140
有効青時間	81	10	37	G=128
損失時間	2	5	5	L=12
歩行者青信号表示時間	76	0	32	

需要率表 8 熊野町交差点：平日開店後

交差点名		熊野町交差点（平日開店後）									
流入部		①国道東進			②県道南進		③国道西進			④県道北進	
車線の種類		左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	直進	右折	左折・直進	右折
車線数		1	2	1	1	1	1	2	1	1	1
飽和交通流率の基本値 S B		2,000	2,000	1,800	1,800	1,800	2,000	2,000	1,800	1,800	1,800
車線幅員による補正率 α_w (車線幅員) m		1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 α_G (縦断勾配) %		1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) %		0.952 (7.21)	0.946 (8.10)	0.954 (6.86)	0.987 (1.88)	0.973 (4.00)	0.966 (5.07)	0.955 (6.75)	0.923 (12.00)	0.995 (0.73)	0.982 (2.56)
左折車混入による補正率 α_{LT} (左折率) L % (左折車の通過確率) f L (有効青時間) 秒 (歩行者青信号表示時間) 秒		0.959 (15.3) 0.850 81 76			0.961 (15.5) 0.850 37 32		0.923 (29.8) 0.850 81 76			0.946 (21.8) 0.850 37 32	
右折車混入による補正率 α_{RT} (右折率) R % (右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒											
飽和交通流率 S		1,826	3,784	1,717	1,707	1,751	1,783	3,820	1,661	1,694	1,768
設計交通量 q		1,704 (87+1617)		102	213 (33+180)	25	1,794 (178+1616)		75	275 (60+215)	117
流入部各車線の需要率		0.304		0.059	0.125	0.014	0.320		0.045	0.162	0.066
現示の需要率	1φ	0.304					0.320				
	2φ			0.059					0.045		
	3φ				0.125	0.014				0.162	0.066
有効青時間(秒)	1φ	81.0					81.0				
	2φ			12.5					12.5		
	3φ				37.0	37.0				37.0	37.0
可能交通容量 C i		3,246		153	451	285	3,242		148	448	322
交通容量比 q / C i		0.525		0.667	0.472	0.088	0.553		0.507	0.614	0.363
交通容量の照査結果		○ K		○ K	○ K	○ K	○ K		○ K	○ K	○ K
滞留長 L s (m)				48.3		13.3			39.6		51.5

現示の需要率		交差点の需要率	
0.320		0.541	
0.059			
0.162		≤ 0.914	
サイクル長(秒)		140	

需要率表 9 向野職安前交差点：休日現況

交差点名		向野職安前交差点（休日現況）						
流入部		①市道東進	②主要地方道南進	③市道西進		④主要地方道北進		
車線の種類		左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進・右折		
車線数		1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	S B	2, 000	1, 800	2, 000	1, 800	1, 800		
車線幅員による補正率	αw	1. 000	1. 000	1. 000	1. 000	1. 000		
（車線幅員）	m	(3. 00)	(3. 00)	(3. 00)	(3. 00)	(3. 00)		
縦断勾配による補正率	αG	1. 000	1. 000	1. 000	1. 000	1. 000		
（縦断勾配）	%	(0. 00)	(0. 00)	(0. 00)	(0. 00)	(0. 00)		
大型車混入による補正率	αT	1. 000	0. 999	1. 000	1. 000	0. 999		
（大型車混入率）	%	(0. 00)	(0. 18)	(0. 00)	(0. 00)	(0. 18)		
左折車混入による補正率	$\alpha L T$	0. 911	0. 978	0. 813		0. 987		
（左折率）	L %	(36. 0)	(8. 1)	(85. 4)		(4. 8)		
（左折車の通過確率）	f L	0. 850	0. 850	0. 850		0. 850		
（有効青時間）	秒	43	87	43		87		
（歩行者青信号表示時間）	秒	38	82	38		82		
右折車混入による補正率	$\alpha R T$	0. 956	0. 942			0. 941		
（右折率）	R %	(42. 0)	(5. 1)			(5. 8)		
（右折車の通過確率）	f R	0. 993	0. 592			0. 610		
（有効青時間）	秒	43	87			87		
（サイクル長）	秒	140	140			140		
飽和交通流率	S	1, 742	1, 657	1, 626	1, 800	1, 670		
設計交通量	q	50 (18+11+21)	544 (44+472+28)	48 (41+7)	44	565 (27+505+33)		
流入部各車線の需要率		0. 029	0. 328	0. 030	0. 024	0. 338	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ		0. 328			0. 338	0. 338	0. 368 ≤0. 929
	2φ	0. 029		0. 030	0. 024		0. 030	
有効青時間(秒)	1φ		87. 0			87. 0	サイクル長(秒)	
	2φ	43. 0		43. 0	43. 0		140	
可能交通容量	C i	535	1, 030	499	596	1, 038		
交通容量比	q / C i	0. 093	0. 528	0. 096	0. 074	0. 544		
交通容量の照査結果		○ K	○ K	○ K	○ K	○ K		
滞留長	L s (m)				22. 6			

現示方式の図示

現示	1 ϕ	2 ϕ	
表示時間	G:86 Y:3 AR:3	G:42 Y:3 AR:3	C=140
有効青時間	87	43	G=130
損失時間	5	5	L=10
歩行者青信号表示時間	82	38	

需要率表 10 向野職安前交差点：休日開店後

交差点名		向野職安前交差点（休日開店後）						
流入部		①市道東進	②主要地方道南進	③市道西進		④主要地方道北進		
車線の種類		左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進・右折		
車線数		1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	S B	2,000	1,800	2,000	1,800	1,800		
車線幅員による補正率	α_w	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（車線幅員）	m	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)	(3.00)		
縦断勾配による補正率	α_G	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
（縦断勾配）	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率	α_T	1.000	0.999	1.000	1.000	0.999		
（大型車混入率）	%	(0.00)	(0.18)	(0.00)	(0.00)	(0.17)		
左折車混入による補正率	α_{LT}	0.909	0.978	0.813		0.974		
（左折率）	L %	(37.1)	(8.0)	(85.4)		(9.4)		
（左折車の通過確率）	f L	0.850	0.850	0.850		0.850		
（有効青時間）	秒	43	87	43		87		
（歩行者青信号表示時間）	秒	38	82	38		82		
右折車混入による補正率	α_{RT}	0.946	0.931			0.942		
（右折率）	R %	(51.5)	(6.2)			(5.6)		
（右折車の通過確率）	f R	0.993	0.592			0.610		
（有効青時間）	秒	43	87			87		
（サイクル長）	秒	140	140			140		
飽和交通流率	S	1,720	1,637	1,626	1,800	1,650		
設計交通量	q	97 (36+11+50)	550 (44+472+34)	48 (41+7)	44	594 (56+505+33)		
流入部各車線の需要率		0.056	0.336	0.030	0.024	0.360	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ		0.336			0.360	0.360	0.416 ≤0.929
	2φ	0.056		0.030	0.024		0.056	
有効青時間(秒)	1φ		87.0			87.0	サイクル長(秒)	
	2φ	43.0		43.0	43.0		140	
可能交通容量 C i		528	1,017	499	596	1,025		
交通容量比 q / C i		0.184	0.541	0.096	0.074	0.580		
交通容量の照査結果		○ K	○ K	○ K	○ K	○ K		
滞留長 L s (m)					22.6			

需要率表 11 向野職安前交差点：平日現況

交差点名	向野職安前交差点（平日現況）						
流入部	①市道東進	②主要地方道南進	③市道西進	④主要地方道北進			
車線の種類	左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進・右折		
車線数	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B	2,000	1,800	2,000	1,800	1,800		
車線幅員による補正率 α_w (車線幅員) m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)		
縦断勾配による補正率 α_G (縦断勾配) %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) %	0.994 (0.83)	0.992 (1.17)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.999 (0.15)		
左折車混入による補正率 α_{LT} (左折率) L % (左折車の通過確率) f L (有効青時間) 秒 (歩行者青信号表示時間) 秒	0.912 (37.2) 0.850 38 33	0.981 (7.0) 0.850 92 87	0.843 (71.9) 0.850 38 33		0.976 (8.7) 0.850 92 87		
右折車混入による補正率 α_{RT} (右折率) R % (右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒	0.967 (31.4) 0.976 38 140	0.913 (7.5) 0.569 92 140			0.918 (7.8) 0.588 92 140		
飽和交通流率 S	1,753	1,599	1,686	1,800	1,611		
設計交通量 q	121 (45+38+38)	600 (42+513+45)	89 (64+25)	57	656 (57+548+51)		
流入部各車線の需要率	0.069	0.375	0.053	0.032	0.407	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ	0.375			0.407	0.407	0.476
	2φ	0.069	0.053	0.032	0.069	0.069	≤0.929
有効青時間(秒)	1φ	92.0			92.0	サイクル長(秒)	
	2φ	38.0	38.0	38.0		140	
可能交通容量 C i	476	1,051	458	501	1,059		
交通容量比 q / C i	0.254	0.571	0.194	0.114	0.619		
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)				28.7			

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	
表示時間	G:91 Y:3 AR:3	G:37 Y:3 AR:3	C=140
有効青時間	92	38	G=130
損失時間	5	5	L=10
歩行者青信号表示時間	87	33	

需要率表 12 向野職安前交差点：平日開店後

交差点名		向野職安前交差点（平日開店後）						
流入部		①市道東進	②主要地方道南進	③市道西進		④主要地方道北進		
車線の種類		左折・直進・右折	左折・直進・右折	左折・直進	右折	左折・直進・右折		
車線数		1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B		2,000	1,800	2,000	1,800	1,800		
車線幅員による補正率 α_w (車線幅員) m		1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)		
縦断勾配による補正率 α_G (縦断勾配) %		1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 α_T (大型車混入率) %		0.996 (0.60)	0.992 (1.16)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	0.999 (0.15)		
左折車混入による補正率 α_{LT} (左折率) L % (左折車の通過確率) f L (有効青時間) 秒 (歩行者青信号表示時間) 秒		0.911 (37.5) 0.850 38 33	0.981 (6.9) 0.850 92 87	0.843 (71.9) 0.850 38 33		0.966 (12.6) 0.850 92 87		
右折車混入による補正率 α_{RT} (右折率) R % (右折車の通過確率) f R (有効青時間) 秒 (サイクル長) 秒		0.958 (39.9) 0.976 38 140	0.904 (8.4) 0.569 92 140			0.922 (7.4) 0.588 92 140		
飽和交通流率 S		1,739	1,584	1,686	1,800	1,602		
設計交通量 q		168 (63+38+67)	606 (42+513+51)	89 (64+25)	57	685 (86+548+51)		
流入部各車線の需要率		0.097	0.383	0.053	0.032	0.428	現示の需要率	交差点の需要率
現示の需要率	1φ		0.383			0.428	0.428	0.525
	2φ	0.097		0.053	0.032		0.097	≤0.929
有効青時間(秒)	1φ		92.0			92.0	サイクル長(秒)	
	2φ	38.0		38.0	38.0		140	
可能交通容量 C i		472	1,041	458	501	1,053		
交通容量比 q / C i		0.356	0.582	0.194	0.114	0.651		
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK	OK		
滞留長 L s (m)					28.7			

資料 3

騒音レベルの算出根拠資料

1. 騒音予測の前提条件の整理

(1) 対象店舗の概況

1) 計画店舗の営業時間

No.	店 舗 名 称	店舗面積	営業時間
1	建物1（コメリPRO棟）	2,456 m ²	7:00～21:00
店舗面積計		2,456 m ²	—

2) 荷さばき車両の受入時間帯と台数

荷さばき施設1：5台（昼間の時間帯）

3) 廃棄物収集車両台数（各建物共通、収集時間帯：午前7時～午後4時）

廃棄物の種類	台数／回	収集頻度	予測に用いた台数（台／日）
紙製廃棄物等	1台	1日に1回	1台
生ごみ、その他	1台	1日に1回	1台
計	—	—	2台

(2) 対象店舗周辺の住居等の立地状況

計画地の北側には国道8号の側道が、東側から南側では市道を介して業務施設とその駐車場が、西側は水路を介して農地が位置している。なお、出入口1と出入口2の間に住宅施設が立地している。

(3) 騒音予測の対象

騒音予測は、以下の項目について実施する。

☐ 平均的な状況を呈する日における等価騒音レベル（昼間、夜間）

☐ 騒音の発生源ごとの騒音レベルの最大値（夜間）

2. 騒音予測の方法と予測結果

(1) 予測方法

等価騒音レベルは、音の伝播理論に基づく予測式を用いて予測する。予測計算手順のフローを次に示す。

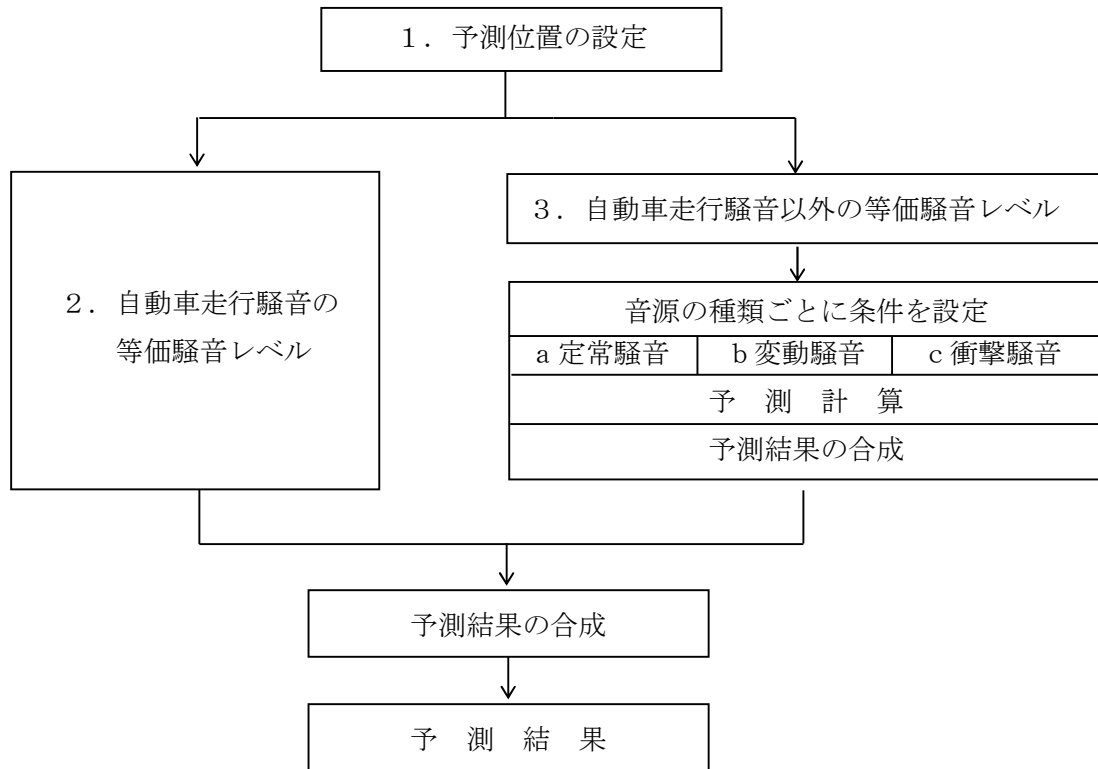


図 1 計算手順のフロー

予測計算式は以下に示すとおりである。

1) 各種騒音源からの等価騒音レベルの合成

自動車走行騒音については、ASJ RTN-Model 2018 を用いて対象とする時間帯の等価騒音レベル ($L_{Aeq,T,vehicle}$)、これ以外の騒音については定常騒音、変動騒音及び衝撃騒音を考慮して対象とする時間帯の等価騒音レベル ($L_{Aeq,T,store}$) を計算して、次式を用いて全体としての等価騒音レベル ($L_{Aeq,T}$) を計算する。

$$L_{Aeq,T} = 10 \log_{10} \left(10^{\frac{L_{Aeq,T,vehicle}}{10}} + 10^{\frac{L_{Aeq,T,store}}{10}} \right) \dots \dots \dots (1)$$

2) 自動車走行騒音の予測基本式

敷地内における自動車走行等による騒音は、日本音響学会が提案している ASJ RTN-Model 2018 を用いて計算する。

予測計算のフローを次に示す。

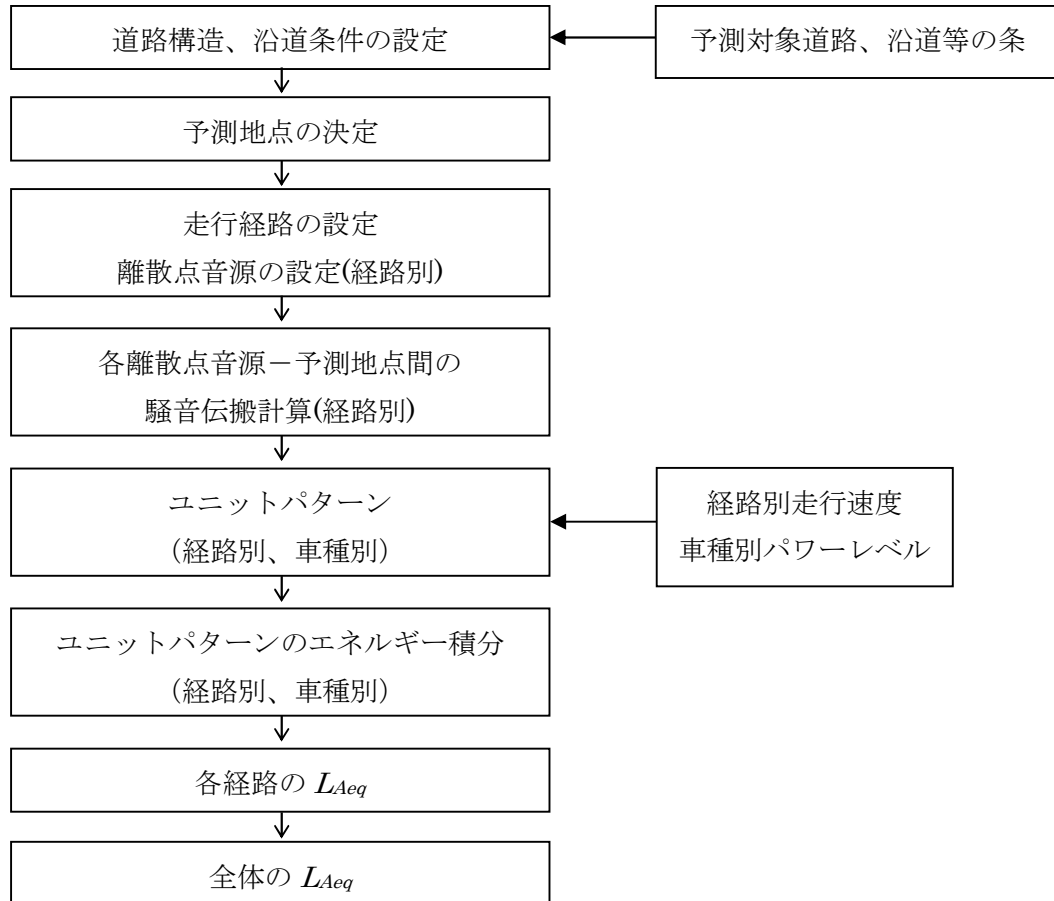


図2 自動車走行騒音の等価騒音レベルの予測フロー

予測の基本式は次のとおりである。

$$L_{Aeq,T,vehicle} = L_{AE} + 10 \log_{10} \frac{N_T}{T} \quad \dots \dots \dots (2)$$

$$L_{AE} = 10 \log_{10} \left\{ \frac{1}{T_0} \sum_i (10^{L_{pA_i}/10} \cdot \Delta t_i) \right\} \quad \dots \dots \dots (3)$$

ただし、 L_{AE} : 単発騒音暴露レベル (ユニットパターンのエネルギー積分値) [dB]
 N_T : 時間範囲 T [s] の間の交通量 [台]
 T : 対象とする基準時間帯の時間 [s] (昼間は 57,600 [s]、夜間は 28,800 [s])
 T_0 : 基準時間、1 [s]
 L_{pA_i} : i 番目の区間を通過する自動車による予測地点における騒音レベル
 Δt_i : 自動車が i 番目の区間を通過する時間 [s]

パワーレベルが L_{WA} の 1 台の自動車による騒音レベル $L_{pA,i}$ は、無指向性点音源の半自由空間における伝搬を考慮して次式で計算する。

$$L_{pA,i} = L_{WA} - 8 - 20 \log_{10} r_i + \Delta L_{d,i} + \Delta L_{g,i} \dots \dots \dots (4)$$

ここで L_{WA} は、ASJ RTN - Model 2018 で提案されている“自動車工学に基づくパワーレベル式”を用いて、速度 20km/h の低速で定常走行するという前提で設定した値を用いる。

回折効果による補正量 ΔL_d は次式を用いて計算する。

$$\Delta L_d = \begin{cases} -10 \log_{10} \delta - 20 & \delta \geq 1 \\ -5 \pm 17 \sinh^{-1}(|\delta|^{0.414}) & -0.053 \leq \delta < 1 \\ 0 & \delta < -0.053 \end{cases} \dots \dots \dots (5)$$

注) 1. 土符号の+は $\delta < 0$ ，-は $\delta > 0$ のとき

2. 式中の $\sinh^{-1} x$ は $\sinh^{-1} x = \ln \left[x + (x^2 + 1)^{1/2} \right]$ の関係を用いて計算できる。

($\ln$: 自然対数)

回折効果による補正については、特に断りのない場合は、安全側に考慮し、 $\Delta L_d = 0$ とする。

また、地表面効果による補正量は、対象店舗の敷地内を舗装路面とすること、発生源から予測地点間の地表面が舗装路面であることから地表面の実効的流れ抵抗を $20,000 [\text{kPa} \cdot \text{s} \cdot \text{m}^{-2}]$ 以上とし、常に $\Delta L_g = 0$ とする。

3) 自動車走行騒音以外の騒音の予測基本式

$$L_{Aeq,T,store} = 10 \log_{10} \left\{ \frac{1}{T} \left[\sum_i T_i \cdot 10^{\frac{L_{pA,i}}{10}} + \sum_j T_j \cdot 10^{\frac{\overline{L_{pA,j}}}{10}} + \sum_k T_0 \cdot N_k \cdot 10^{\frac{L_{AE,k}}{10}} \right] \right\} \dots (6)$$

ここで、

- T : 対象とする時間区分の時間[s] (昼間は 57,600[s]、夜間は 28,800[s])
- T_i : 対象とする時間区分における i 番目の定常騒音の継続時間[s]
- T_j : 対象とする時間区分における j 番目の変動騒音の継続時間[s]
- T_0 : 基準時間、1 [s]
- $L_{pA,i}$: i 番目の定常騒音源による予測地点における騒音レベル[dB]
- $\overline{L_{pA,j}}$: j 番目の変動騒音源による予測地点における騒音のエネルギー的な時間平均値[dB]
- N_k : 対象とする基準時間帯において発生する k 番目の衝撃騒音の発生回数
- $L_{AE,k}$: k 番目の衝撃騒音源からの騒音の単発騒音暴露レベル[dB]

①定常騒音源の場合

$$L_{pA,i} = L_{pA,i}(r_0) - 20 \log_{10} \frac{r_i}{r_0} + \Delta L_{d,i} \dots \dots \dots (7)$$

ここで、

- $L_{pA,i}$: i 番目の騒音源による予測地点における騒音レベル[dB]
- $L_{pA,i}(r_0)$: i 番目の騒音源による基準距離における騒音レベル[dB]
- r_i : i 番目の騒音源から予測地点までの距離[m]
- r_0 : 基準距離、1 [m]
- $\Delta L_{d,i}$: i 番目の騒音源に対する回折効果に関する補正量[dB] (負の値)

②変動騒音源の場合

$$\overline{L_{pA,j}} = \overline{L_{pA,j}}(r_0) - 20 \log_{10} \frac{r_j}{r_0} + \Delta L_{d,j} \dots \dots \dots (8)$$

ここで、

- $\overline{L_{pA,j}}$: j 番目の騒音源による予測地点における騒音のエネルギー的な時間平均値 [dB]
- $\overline{L_{pA,j}}(r_0)$: j 番目の騒音源による基準距離における騒音のエネルギー的な時間平均値 [dB]
- r_j : j 番目の騒音源から予測地点までの距離[m]
- r_0 : 基準距離、1 [m]
- $\Delta L_{d,j}$: j 番目の騒音源に対する回折効果に関する補正量[dB] (負の値)

③衝撃騒音源の場合

$$L_{AE,k} = L_{AE,k}(r_0) - 20 \log_{10} \frac{r_k}{r_0} + \Delta L_{d,k} \dots \dots \dots (9)$$

ここで、

$L_{AE,k}$: k 番目の騒音源による予測地点における単発騒音暴露レベル[dB]

$L_{AE,k}(r_0)$: k 番目の騒音源による基準距離における単発騒音暴露レベル[dB]

r_k : k 番目の騒音源から予測地点までの距離[m]

r_0 : 基準距離、1 [m]

$\Delta L_{d,k}$: k 番目の騒音源に対する回折効果に関する補正量[dB] (負の値)

④回折効果に関する補正

回折効果に関する補正量は ΔL_d は次式を用いて計算する。なお、回折計算は夜間最大値の合成値の予測について、建物A及び建物Bに対して採用した。

$$\Delta L_d = \begin{cases} -10 \log_{10} N - 13 & N \geq 1 \\ -5 \pm 9.1 \sinh^{-1}(|N|^{0.485}) & -0.322 < N < 1 \\ 0 & N < -0.322 \end{cases} \dots \dots \dots (10)$$

N : フレネル数

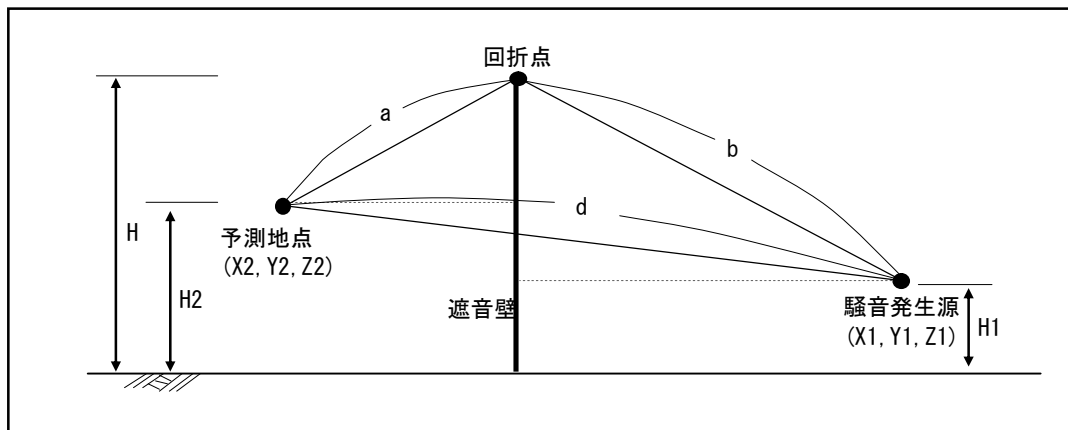
($N = 2 \delta / \lambda$ 、 δ : 行路差[m]、 λ : 波長[m])

※ただし、フレネル数 N の符号は、予測地点から騒音源を見通せない場合は正、見通せる場合は負の値をとる。

※式中の±符号の+は $N < 0$ 、-は $N > 0$ のときに用いる。

※また、式中の $\sinh^{-1} x$ は $\sinh^{-1} x = \ln [x + (x^2 + 1)^{1/2}]$ の関係を用いて計算できる。

($\ln$: 自然対数)



参考図：回折減衰量の算出における模式図

4) 騒音の発生源ごとの騒音レベルの最大値の予測

騒音の発生源ごとの騒音レベルの最大値は、音の伝播理論に基づく予測式を用いて予測する。予測の対象と予測式を以下に示す。

①予測の対象（当該店舗における午後 10 時以降の騒音発生源）

定常騒音：給排気口（24 時間稼働）、キュービクル

②予測式

<定常騒音の場合>

定常騒音の騒音レベルの最大値は、次式により計算する。

$$L_{Amax, \ell} = L_{Amax, \ell} (r_0) - 20 \log_{10} \frac{r_i}{r_0} + \Delta L_{d, \ell}$$

ただし、

$L_{Amax, i}$: i 番目の騒音源による予測地点における騒音レベル（又は騒音のエネルギー的な時間平均値）の最大値 [dB]

$L_{Amax, i} (r_0)$: i 番目の騒音源による基準距離における騒音レベル（又は騒音のエネルギー的な時間平均値）の最大値 [dB]

r_i : i 番目の騒音源から予測地点までの距離 [m]

r_0 : 基準距離, 1 [m]

$\Delta L_{d, i}$: i 番目の騒音源に対する回折効果に関する補正量 [dB]（負の値）

(2) 予測条件

1) 自動車走行騒音の予測条件

①来客車両台数の設定

既存類似店舗実態資料に基づき、平均的な休祝日の昼間の時間帯における来客車両台数を以下のように設定した。

来店台数： $300 \times 2.456 \times 0.98 \div 1.9 = \underline{1,582}$ 台 **計 380 台**

②駐車枡利用率（回転率）の設定

各出入口に入庫する来店車両台数を駐車場台数で除し、駐車枡利用率（回転率）を求めた。

表 1 回転率の設定

駐車場No.	出入口No.	駐車枡 (台)	昼 間	
			出入口別 入庫台数(台)	回転率
1	1	51	170	3.33
	2	51	169	3.31
	3	51	41	0.80
入庫台数合計			380	—

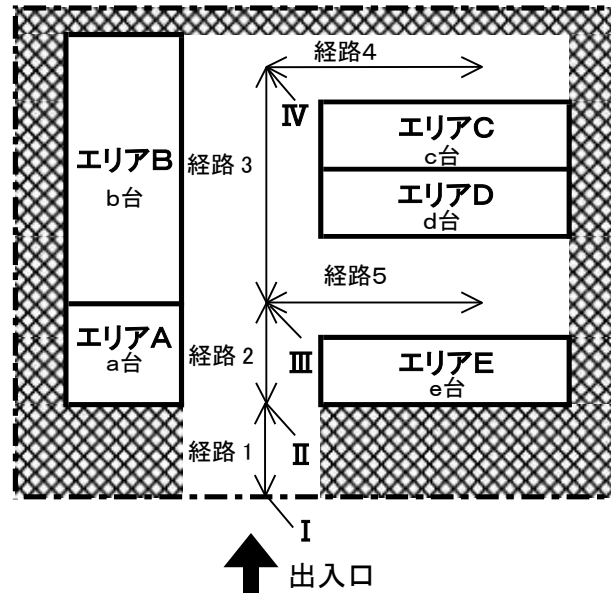
各出入口の入庫台数は、資料 2 より以下のような配分を行った。

出入口 1、2：経路 B～D、直接来店経路（89.1%）

出入口 3：経路 A（10.9%）

③来客車両の単位交通量の算定

駐車桟1つにつき1台駐車する場合の走行経路の走行台数を単位交通量とする。
単位交通量は駐車桟の数、走行経路の分岐等から、算定する。
仮に、下記のような計画地を想定して算定を行った。



駐車エリア
駐車エリアの
桟の合計台数

・計画地概要

駐車エリア A～E
駐車台数 (a+b+c+d+e) 台数
分岐点 I ～IV
走行経路 経路1～5

走行経路No.	単位交通量の根拠	単位交通量
走行経路1	ポイント I 以降の駐車エリアの桟の合計が (a+b+c+d+e) 台	(a+b+c+d+e) 台
走行経路2	ポイント II 以降の駐車エリアの桟の合計が (a+b+c+d+e) 台	(a+b+c+d+e) 台
走行経路3	駐車エリア B, C の駐車桟の合計が (b+c) 台	(b+c) 台
走行経路4	ポイント IV 以降は、駐車エリア C のみ 駐車エリア C は、c 台	c 台
走行経路5	駐車エリア D, E の駐車桟の合計が (d+e) 台	(d+e) 台

上記算定方法により、当該敷地内経路の単位交通量を求めた。

図3 単位交通量設定図

④経路別来客車両走行台数の設定

駐車場内における経路及び走行方向については、「大規模小売店舗から発生する騒音予測の手引き（第2版）（平成20年10月、経済産業省商務情報政策局流通政策課）」に基づき設定した。

⑤走行台数の設定

駐車場内の走行経路の来客車両台数は、出入口別の回転率に各経路の単位交通量を乗じて設定した。走行経路別の集計結果を以下に示す。

表2 経路別来店車両走行台数の設定（昼間）

走行経路 (R)	入庫 出入口	駐車桟 (台)	入 庫			出 庫			計 (台)
			単位交通量 (台)	回転率	走行台数 (台)	単位交通量 (台)	回転率	走行台数 (台)	
R1	出入口1	0	51	3.33	170	0	3.33	0	170
R2		2	2	3.33	7	2	3.33	7	13
R3		8	49	3.33	163	10	3.33	33	197
R4		0	41	3.33	137	10	3.33	33	170
R5		7	7	3.33	23	7	3.33	23	47
R6		0	7	3.33	23	0	3.33	0	23
R7		0	0	3.33	0	44	3.33	147	147
R8		27	34	3.33	113	34	3.33	113	227
R9		7	7	3.33	23	7	3.33	23	47
出入口1 計		51	—	—	—	—	—	—	1,041

走行経路 (R)	入庫 出入口	駐車桟 (台)	入 庫			出 庫			計 (台)
			単位交通量	回転率	走行台数	単位交通量	回転率	走行台数	
			(台)		(台)	(台)		(台)	
R1	出入口2	0	0	3.31	0	10	3.31	33	33
R2		2	2	3.31	7	2	3.31	7	13
R3		8	10	3.31	33	8	3.31	27	60
R4		0	10	3.31	33	0	3.31	0	33
R5		7	51	3.31	169	7	3.31	23	192
R6		0	44	3.31	146	7	3.31	23	169
R7		0	0	3.31	0	41	3.31	136	136
R8		27	34	3.31	113	34	3.31	113	225
R9		7	7	3.31	23	7	3.31	23	46
出入口2 計		51	—	—	—	0	—	—	907

2

走行経路 (R)	入庫 出入口	駐車桟 (台)	入 庫			10			計 (台)
			単位交通量 (台)	回転率	走行台数 (台)	10	回転率	走行台数 (台)	
						7			
R1	出入口3	0	0	0.80	0	44	0.80	35	35
R2		2	2	0.80	2	2	0.80	2	3
R3		8	10	0.80	8	42	0.80	34	42
R4		0	10	0.80	8	34	0.80	27	35
R5		7	7	0.80	6	7	0.80	6	11
R6		0	7	0.80	6	0	0.80	0	6
R7		0	51	0.80	41	0	0.80	0	41
R8		27	34	0.80	27	34	0.80	27	55
R9		7	7	0.80	6	7	0.80	6	11
出入口3 計		51	—	—	—	—	—	—	239

表3 走行経路別走行車両台数（入庫および出庫台数）

走行経路	来客車両		荷さばき車両		廃棄物収集車両	
	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間
R1	238	0	0	0	0	0
R2	29	0	0	0	0	0
R3	299	0	0	0	0	0
R4	238	0	10	0	4	0
R5	250	0	0	0	0	0
R6	198	0	0	0	0	0
R7	324	0	10	0	4	0
R8	507	0	10	0	4	0
R9	104	0	0	0	0	0
計	2,187	0	30	0	12	0

荷さばき車両と廃棄物収集車両の走行台数と走行経路を下表に示す。

表4 大型車走行台数と走行経路

種 別	走行台数	走行経路
荷さばき車両 (N1) 廃棄物収集車両 (H1)	昼間 5 台 昼間 2 台	R7 入庫→R4→R4(後進)→R8(後進)→R8→R7 出庫

⑥経路の起点・終点の座標

各経路の起点・終点の座標は以下の通りである。

表5 経路の起点・終点座標一覧

経路名	始点座標(m)			終点座標(m)			経路長 (m)	分割数	離散点音源 距離(m)
	X	Y	Z	X	Y	Z			
R1	45.7	67.9	0.0	56.1	68.8	0.0	10.4	10	1.044
R2	56.1	118.6	0.0	56.1	68.8	0.0	49.8	10	4.980
R3	56.1	68.8	0.0	83.1	71.2	0.0	27.1	10	2.711
R4	83.1	71.2	0.0	83.1	58.5	0.0	12.7	10	1.270
R5	45.5	47.9	0.0	77.2	50.6	0.0	31.8	10	3.181
R6	77.2	50.6	0.0	83.1	58.5	0.0	9.9	10	0.986
R7	83.1	58.5	0.0	86.8	50.5	0.0	8.8	10	0.881
R8	83.1	58.5	0.0	132.7	82.3	0.0	55.0	10	5.501
R9	127.9	98.1	0.0	132.7	82.3	0.0	16.5	10	1.651

⑦ A特性音響パワーレベル L_{wa}

自動車走行音のA特性音圧レベルは、「大規模小売店舗から発生する騒音予測の手引き第2版（平成20年10月、経済産業省）」並びに「道路交通騒音の予測モデル” ASJ RTN-Model 2018（日本音響学会道路交通騒音調査研究委員会報告）”」をもとに、定常走行を仮定した場合の計算手法を用いた。

以下に、来客車両（小型車）と搬入車両（大型車 10t 車）、及び夜間搬入時の中型車のA特性音響パワーレベルの計算結果を示す。

密粒舗装における自動車走行騒音のA特性音響パワーレベル（ L_{wa} ）の計算式

$$L_{wa} = a + b \log(V) + C$$

V：走行速度

a：車種別定数

C：各種要因による補正項（路面勾配や放射指向性等）

【密粒舗装における各種係数】

3種類分類 小型車：a = 45.8、b = 30

大型車：a = 54.4、b = 30

上記の計算式により、各車両のA特性音響パワーレベル（ L_{wa} ）を以下のように設定した。なお、平面駐車場で大きな勾配が存在しないことから、補正項のCは0とした。

$$\text{来客車両（} L_{wa} \text{）} = 45.8\text{dB} + 30 \times \log(20\text{km/時}) + 0 = 84.8\text{dB}$$

$$\text{搬入車両（} L_{wa} \text{）} = 54.4\text{dB} + 30 \times \log(20\text{km/時}) + 0 = 93.4\text{dB}$$

3) 自動車走行騒音以外（設備機器及び荷さばき作業等）の騒音の予測条件

①予測方針

<定常騒音>

室外機、給排気口、キュービクルから発生する騒音は、各設備メーカーから取り寄せた資料（資料4参照）をもとに基準距離における騒音レベルを設定し、稼働時間を考慮して予測を行った。

<変動騒音>

(i) 台車走行音

台車利用による荷さばき作業騒音について、指針値（71.0dB）を用いて予測を行った。

(ii) 廃棄物収集作業音

廃棄物作業騒音について、大半が紙製廃棄物の収集作業となるが、ここでは生ごみの収集については圧縮作業としての指針値（90.0dB）を用い、紙製廃棄物とその他廃棄物等の収集については非圧縮作業としての指針値（85.0dB）を用いて予測を行った。

(iii) 後進ブザー音

荷さばき車両と廃棄物収集車両が後進する際に発生する後進ブザー音については、指針値（90.0dB）を用いて予測を行った。

(iv) シャッター開閉音

荷さばき施設に設置予定のシャッターについて、各設備メーカーから取り寄せた資料（資料4参照）をもとに基準距離における騒音レベルを設定し、開店時間を考慮して予測を行った。

<衝撃騒音>

荷さばき施設1では、荷さばき作業時にリフトを使用することから、リフト衝撃音は指針値（85.6dB）をリフト昇降音は指針値（86.1dB）を用いて予測を行った。

②発生源の座標の設定

表 6 発生源の座標及び発生回数又は継続時間（定常騒音）

騒音種類	No.	発生源	騒音発生源					継続時間		稼働時間帯	発生源座標 (X,Y,Z)		
			発生源 の高さ (m)	基準距離におけ る騒音レベル (dB)	基準 距離 (m)	卓越 周波数 (Hz)	出典・根拠	昼間 (s)	夜間 (s)				
定常騒音	AC1	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	68.3	120.4	1.5
	AC2	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	69.3	120.4	1.5
	AC3	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	70.3	120.4	1.5
	AC4	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	71.3	120.4	1.5
	AC5	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	72.3	120.4	1.5
	AC6	空調室外機	1.0	55.0	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	73.3	120.3	1.0
	AC7	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	109.8	120.4	1.5
	AC8	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	110.8	120.4	1.5
	AC9	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	111.8	120.4	1.5
	AC10	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	112.8	120.4	1.5
	AC11	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	113.8	120.4	1.5
	AC12	空調室外機	1.0	55.0	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	114.8	120.3	1.0
	F1	給排気口	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	60.1	111.1	3.5
	F2	給排気口(24時間換気)	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	57,600	28,800	24時間	60.1	99.1	3.5
	F3	給排気口	2.5	28.5	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	60.1	86.7	2.5
	F4	給排気口	2.5	28.5	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	60.1	84.9	2.5
	F5	給排気口	2.5	36.5	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	60.1	83.9	2.5
	F6	給排気口(24時間換気)	3.0	28.5	1.0	-	メーカー資料	57,600	28,800	24時間	125.7	86.5	3.0
	F7	給排気口	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	125.7	92.9	3.5
	F8	給排気口	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	125.7	103.4	3.5
	F9	給排気口	3.5	36.5	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	102.9	119.8	3.5
	F10	給排気口	3.5	36.5	1.0	-	メーカー資料	52,200	0	6:30～21:00	82.2	119.8	3.5
	Q1	キュービクル	1.2	54.5	1.0	-	メーカー資料	57,600	28,800	24時間	58.3	117.6	1.2

※F1、F2、F7、F8は、カタログ資料の運転音が1.5m離れた地点の数値であるため、1mに換算した数値(+3.4dB)を記載した。

<算定根拠>

定常騒音発生時間：給排気口の一部は 24 時間換気を考慮して稼働時間を設定し、その他の騒音発生源の稼働時間は営業時間（開店時刻前 30 分前～閉店時刻）をもとに設定した。

表 7 発生源の座標及び発生回数又は継続時間（変動騒音）

騒音種類	No.	発生源	騒音発生源					継続時間		積算根拠	発生源座標 (X,Y,Z)		
			発生源 の高さ (m)	基準距離に おける騒音 のエネルギー 的な時間 平均値 (dB)	基準 距離 (m)	卓越 周波数 (Hz)	出典・根拠	昼間 (s)	夜間 (s)				
変動騒音	N1	台車走行音	0.0	71.0	1.0	2,000	指針値	500	0	5台×10台×10秒	121.3	81.0	0.0
	H1	廃棄物収集音（圧縮）	0.0	90.0	1.0	1,000	指針値	600	0	1台×10分	121.3	81.0	0.0
	H1	廃棄物収集音（非圧縮）	0.0	85.0	1.0	1,000	指針値	600	0	1台×10分	121.3	81.0	0.0
	B1	後進ブザー音	0.0	90.0	1.0	2,000	指針値	210	0	7台×30秒	107.8	70.3	0.0
	ST1	シャッター開閉音	1.2	70.0	1.0	－	メーカー資料	140	0	7台×10秒×開閉	121.3	82.0	1.2

<算定根拠>

台車走行時間：搬入車両台数×使用台車台数×使用時間 10 秒

廃棄物収集時間（圧縮）：廃棄物収集車両×圧縮作業時間 10 分

廃棄物収集時間（非圧縮）：廃棄物収集車両×非圧縮作業時間 10 分

大型車両後進時間：（搬入車両と廃棄物収集車両の台数）×後進時間 30 秒

シャッター開閉音：（搬入車両と廃棄物収集車両の台数）×10 秒×開閉（2 回）

表 8 発生源の座標及び発生回数又は継続時間（衝撃騒音）

騒音種類	No.	発生源	騒音発生源					発生回数		積算根拠	発生源座標 (X,Y,Z)		
			発生源 の高さ (m)	基準距離に おける単発 暴露騒音 レベル (dB)	基準 距離 (m)	卓越 周波数 (Hz)	出典・根拠	昼間 (回)	夜間 (回)				
衝撃騒音	N1	リフト衝撃音	0.0	85.6	1.0	－	指針値	100	0	5台×20回	121.3	81.0	0.0
	N1	リフト昇降音	0.0	86.1	1.0	－	指針値	100	0	5台×20回	121.3	81.0	0.0

<算定根拠>

リフト衝撃音、リフト昇降音：搬入車両台数×使用台車台数×使用時間 20 秒

(3) 予測地点の選定

等価騒音レベルの予測地点は、敷地周辺の土地利用状況を踏まえ、4方向4地点を設定し、予測地点の高さは、周辺の土地利用を踏まえて地盤高から高さ1.2m地点を設定した。

以下に、予測地点の選定根拠と各予測地点の座標及び環境基本法に基づく騒音に係る環境基準、騒音規制法に基づく規制基準を示す。

表9 予測地点の選定根拠

予測地点	選定理由	環境基準 地域類型	用途地域	規制基準 区域の区分
A	敷地東側において、主として駐車場内から発生する自動車走行騒音の影響を把握する目的で設定した。	C類型 昼間 60dB 夜間 50dB	近隣商業地域	第3種区域 50dB
B	敷地北側において、主として駐車場出入口を走行する自動車から発生する騒音の影響を把握する目的で設定した。	C類型 道路沿道 昼間 65dB 夜間 60dB	準工業地域	
C	敷地西側において、主として荷さばき作業や給排気口等から発生する騒音の影響を把握する目的で設定した。			
D	敷地南側において、主として空調室外機等から発生する騒音の影響を把握する目的で設定した。	C類型 昼間 60dB 夜間 50dB	近隣商業地域	

表10 予測地点の座標

等価騒音レベルの
予測地点

予測地点名	X座標	Y座標	Z座標
A	56.1	64.3	1.2
B	104.6	12.3	1.2
C	143.5	85.5	1.2
D	112.4	126.2	1.2

夜間最大値の
予測地点

予測地点名	X座標	Y座標	Z座標
a	45.7	99.1	1.2
b	132.0	72.5	1.2
c	140.5	90.0	1.2
d	58.3	121.3	1.2

(4) 予測結果

1) 等価騒音レベルの予測結果

当該店舗における等価騒音レベルの予測の結果（総合評価）を下表に示す。

表 11 等価騒音レベルの予測結果総括と評価（単位 dB）

区分	予測地点	高さ	定常騒音	変動騒音	衝撃騒音	自動車 走行騒音	L _{aeq} (合成値)	環境基準	評価
昼間	A	1.2m	35.0	36.4	24.7	44.9	45.9	60.0	適
	B	1.2m	30.4	35.9	24.3	34.5	38.9	65.0	適
	C	1.2m	36.6	44.7	34.1	39.4	46.3	65.0	適
	D	1.2m	52.3	38.8	28.0	34.0	52.6	60.0	適
夜間	A	1.2m	24.5	0.0	0.0	0.0	24.5	50.0	適
	B	1.2m	16.5	0.0	0.0	0.0	16.5	60.0	適
	C	1.2m	18.3	0.0	0.0	0.0	18.3	60.0	適
	D	1.2m	22.0	0.0	0.0	0.0	22.0	50.0	適

上表のように、全ての予測地点における予測結果が、昼間・夜間の時間帯ともに環境基本法に基づく環境基準を満足する結果となった。

2) 夜間における騒音レベルの最大値の予測結果

午後 10 時以降に発生する騒音レベルの最大値の予測結果を次頁以降に示す。

表 12 夜間において発生する騒音の最大値の予測結果

騒音発生源		No.	基準距離における 騒音レベル (dB)		騒音継続時間 (時～ 時) 又は 騒音発生回数		予測地点までの距離 (m)				各予測地点における 騒音レベルの最大値 (dB)			
							a 地点	b 地点	c 地点	d 地点	a 地点	b 地点	c 地点	d 地点
定常騒音	給排気口 (24時間換気)	F2	53.5	メーカー資料	22:00～翌6:00	28800秒	14.6	76.7	80.9	22.4	30.2	15.8	15.3	26.5
	給排気口 (24時間換気)	F6	28.5	メーカー資料	22:00～24:00	28800秒	81.0	15.5	15.3	75.9	-9.7	4.7	4.8	-9.1
	キュービクル	Q1	54.5	メーカー資料	22:00～24:00	28800秒	22.4	86.4	86.7	3.7	27.5	15.8	15.7	43.1
夜間 (午後10時～午前6:00) の騒音レベルの最大値 (dB)											30.2	15.8	15.7	43.1
区域の区分											第3種区域			
規制基準 (dB)											50	50	50	50
評 価											適合	適合	適合	適合
予測地点		選定理由												
a地点		24時間稼働の給排気口から発生する騒音の影響を把握する目的で、等価騒音レベル予測地点A側の敷地境界上に設定した。												
b地点		24時間稼働の給排気口から発生する騒音の影響を把握する目的で、等価騒音レベル予測地点B側の敷地境界上に設定した。												
c地点		24時間稼働の給排気口から発生する騒音の影響を把握する目的で、等価騒音レベル予測地点C側の敷地境界上に設定した。												
d地点		24時間稼働のキュービクルから発生する騒音の影響を把握する目的で、等価騒音レベル予測地点D側の敷地境界上に設定した。												

資料 4

各種騒音データ出典資料

317R135373

日立空冷ヒートポンプ式パッケージエアコン
店舗用室外ユニット 仕様表

型式: RAS-AP280SH3

品番

仕様表

項		目		仕様(50/60Hz)	
運転性能	冷房性能	定格標準	能力	—	RAS-AP280SH3
			消費電力	kW	25.0[5.8~28.0]
			運転電流	A	9.66
		最大低温	力率	%	30.0
			EER	kW/kW	93
			—	—	2.59
	暖房性能	定格標準	能力	kW	—
			消費電力	kW	28.0[7.0~35.0]
			運転電流	A	7.93
		最大低温	力率	%	24.6
			COP	kW/kW	93
			—	—	3.53
運転性能	冷房性能	最大低温	能力	kW	26.5
			消費電力	kW	10.8
			—	—	—
	暖房性能	最大低温	能力	kW	—
			消費電力	kW	28.0[7.0~35.0]
			運転電流	A	7.93
	冷媒平均エネルギー消費効率	kW/kW		—	2.96
		—		—	—
	運転電流最大		A	—	39.9
	音圧レベル運転音(冷房/暖房)		dB(A)	—	59/61
	音響パワーレベル運転音(冷房/暖房)		dB(A)	—	78/80
	外装色(マンセル近似値)		—	—	ナチュラルグレ<1.0Y8.5/0.5>
	圧縮機		—	—	5.80kW 全密閉形
	熱交換器		—	—	多通路クロスフィン式
	冷媒		—	—	R410A
	冷媒制御装置		—	—	電子膨張弁
	冷暖房切換装置		—	—	電磁四方弁
	送風機		—	—	プロペラファン×2
	風量(冷房/暖房)		m ³ /min	—	134.0/134.0
	送風機用電動機		kW	—	0.20+0.20
	保護装置		—	—	高圧遮断装置 電流検出用変流器 操作回路用ヒューズ 動力用ヒューズ 吐出ガス過熱防止用サーミスター
	製品質量		kg	—	134
	IPコード ²		—	—	IPX4
	電源		—	—	三相200V 50/60Hz
	法定冷凍能力		トン	—	4.15

運転条件

		JIS B 8616
冷房標準	吸込空気温度(室内)	乾球 27℃
	吸込空気温度(室外)	湿球 19℃
暖房標準	吸込空気温度(室内)	乾球 20℃
	吸込空気温度(室外)	湿球 7℃
暖房低温	吸込空気温度(室内)	乾球 20℃
	吸込空気温度(室外)	湿球 1℃

(注) 1. 運転性能は天井埋込カセット形と組合せた場合の室外ユニット性能を示します。

[]内はインバーターによる可変範囲を示します。

2. 運転性能は右上表の運転条件で運転した場合を示します。

(配管長 7.5 m、高落差 0 m)

3. 音圧レベル運転音は騒音の少ない無響室で、製品正面1.0m、地上高さ1.5mの測定位置における値(Aスケール)を示します。

実際の据付状態は周囲の騒音や反響を反映、表示値より大きくなります。

4. 音響パワーレベル運転音はJRA4002-2013Rに基づいた値です。

製図	フサワ、ア	2015-01-27	署名
審査	ツタ、ミ	2015-01-27	
承認	ツタ、ヨ	2015-01-27	

仕様表

日立アプライアンス
株式会社

納入国番

317R135373

入庫

2015
01-29

1		2		3		4	
日立空調ヒートポンプ式パッケージエアコン 室外ユニット仕様表							
						型式: RAS-GP112SSM	
品番							
原 目				仕様(80/80Hz)			
型名(相当馬力)				112型 (4P)			
室外ユニット型式				RAS-GP112SSM			
法定冷凍能力				2.46			
高圧ガス保安法区分				燃出不要			
電源				三相 200V 50/60Hz			
※1	冷 房 性 能	定 格 機 準	能力(最大)	kW	10.0 (11.2)		
			消費電力	kW	2.48		
			運転電流	A	7.8		
			力率	%	92		
			EER	kW/kW	4.09		
			始動電流	A	-		
	暖 房 性 能	定 格 機 準	能力(最大)	kW	11.2 (12.5)		
			消費電力	kW	2.39		
			運転電流	A	7.5		
			力率	%	92		
			COP	kW/kW	4.69		
			最大 低温	能力	kW	11.2	
		消費電力	kW	4.42			
		始動電流	A	-			
	冷暖平均エネルギー消費効率			kW/kW	4.36		
	APF2006(過年エネルギー消費効率) ※2			-	5.7(※)		
	APF2015(過年エネルギー消費効率) ※3			-	6.3		
	音響パワーレベル運転音(冷房/暖房) ※4			dB(A)	12/74		
高圧レベル運転音(冷房/暖房) ※5			dB(A)	54/55			
外装塗装色<マンセル記号(近似値)>			-	ナチュラルグレー <10Y 6.5/0.5>			
外形寸法(幅×奥行×高さ)			mm	950×920×1140			
搬入寸法(幅×奥行×高さ)			mm	1030×460×1240			
冷 房 機 装 置	圧縮機	出力(種類)×倍換	kW	2.05(4)×1			
		電源	-	三相200V			
	冷凍機油	種類	-	ACSG68R			
		メーカー名	-	日本サン石油			
	クランクケース ヒーター	材入量	L	1.65			
		出力	W	-			
	ヒーター	電源	-	-			
		冷媒の種類	-	R32			
	冷媒材入量 ※6	kg	2.6				
	除湿方法	-	逆サイクルデフロスト				
容積制動範囲	%	10~100					
設計圧力(高圧側/低圧側)			MPa	4.15/2.26			
送風装置	風量(冷房/暖房)	m³/min	75.0/75.0				
	送風機電圧	-	DC280V				
	送風機出力(騒音)×個数	kW	0.17(10)×1				
保護装置 作動値	高圧遮断装置	MPa	4.15/3.2(OFF/ON)				
	吐出ガスサーモ	°C	125(OFF)/冷房/125(OFF)/暖房				
	送風機過熱保護	°C	110(OFF)				
動作回路用ヒューズ			A	5			
製品質量			kg	77			
梱包質量			kg	89			
IPコード			-	IPX4			
主配管サイズ	ガス配管	mm	φ15.88				
	液配管	mm	φ9.52				
※1 運転性能はJIS B 8616:2015による条件 (定格:冷房標準時:室内側27°CDB/19°CWB 室外側35°CDB、定格暖房標準時:室内側20°CDB 室外側 7°CDB/6°CWB、最大暖房低時:室内側20°CDB 室外側27°CDB/1°CWB)で配管長7.5m、高圧圧0.2MPa、てんかせ4方向室内ユニットを100%稼働した場合の値です。なお、電気特性は室外ユニット単体の値です。 ※2 APF2006の値は、JIS B 8616:2006に基づいた値です。1H以内は経済産業省告示第213号(平成21年)による区分を示します。 ※3 APF2015の値は、JIS B 8616:2015に基づいた値です。 ※4 音響パワーレベル運転音はJIS B 8616:2015に基づいた値です。 ※5 高圧レベル運転音の値は、反響量の少ない無響室で、製品正面1.0m、地上高さ1.5mの測定位置における値(4スケール)を示します。 ※6 実際の搬付状態は周囲の騒音や反響を受け、表示値より大きくなります。 ※7 室外ユニットの出荷材入量を示します。(別記配管追加分を含みません) 注1) 電気配線容量、電源トランス容量(現地準拠品)については、「リシタル配線図」をご確認ください。 注2) 電源には必ず漏電遮断器を取付けてください。取り付けられていないと感電・火災の原因になることがあります。 また、漏電遮断器は高圧液対応品(インバーター対応型)を選択し、上仙側の漏電遮断器との保護協調を確認してください。							
品名		仕様表		日立ジョンソンコントロールズ空調株式会社		清水図番	
2015年度省エネ法基準適合		グリーン購入法適合		GA16382GMR9		作成日	
						2024-07-25	

品名	三菱業務用有圧換気扇(耐湿形格子タイプ・風圧シャッター付)	台数	
形名	EFG-35KDSB2	記号	

電 源		単相 100V 50/60Hz		耐 電 圧		A.C1000V 1分間		
羽 根 形 式		35cm 樹脂製軸流羽根		絶 縁 抵 抗		10MΩ以上(500V絶縁抵抗計)		
電 動 機 形 式		全閉形コンデンサ単相誘導電動機 4極 E種		質 量		10.4kg		
使用周囲条件		温度 -10℃～+40℃ 相対湿度 95%以下(常温)屋内		色 調		マンセル 10YR9.5/0.5…羽根・スピナー・格子・オフィス マンセル 7.65Y7.6/0.7…本体枠・シャッター		
五 軸 受		6200 2RD(負荷側)、6200ZZ(反負荷側) グリス マルテンブ SRL						
特性表	周波数(Hz)	風量(m³/h)	騒音(dB)	消費電力(W)	電流(A)	最大負荷電流(A)	起動電流(A)	公称出力(W)
	60	2440	50	112	1.19	1.5	2.0	100

※風量・消費電力はJIS C 9603に基づき測定した値です。

※この商品は屋内で直接風雨のあたらない状態でご使用ください。

※「騒音」「消費電力」「電流」の値はフリーエア時です。

※風量はオリフィスチャンバ法により測定した値です。

※騒音は正面と側面に1.5m離れた地点3点を無響室にて測定した平均値です。

※公称出力はおよその目安です。ブレーカや過負荷保護

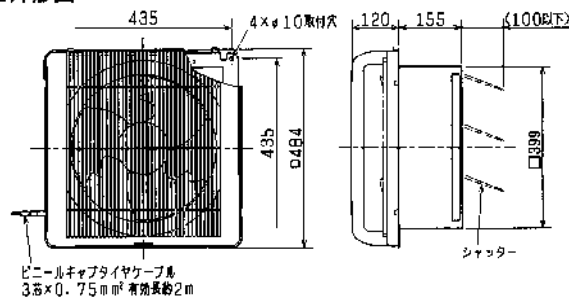
装置の選定は最大負荷電流値で選定してください。

(詳細は2ページをご参照ください)

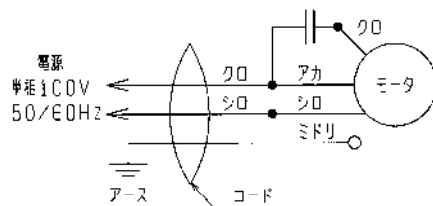
■お願い

2ページ目の注意事項を必ずご参照ください。

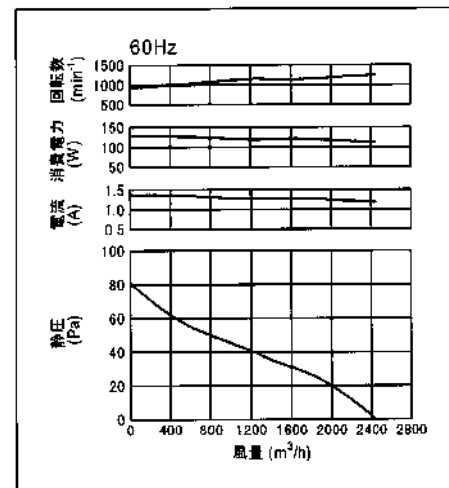
■外形図



■結線図

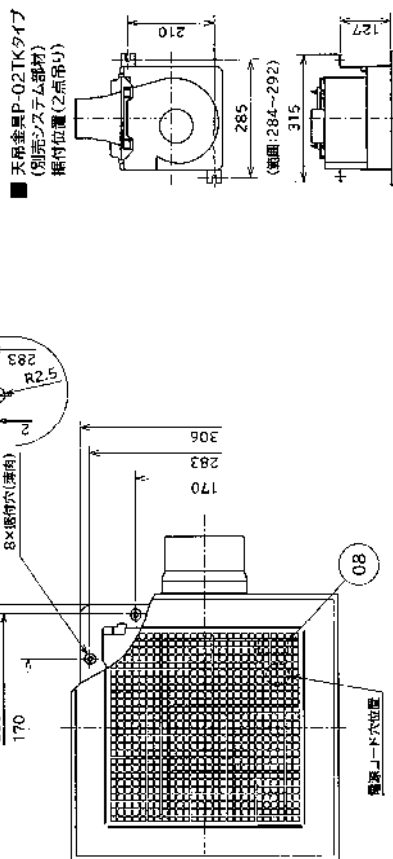
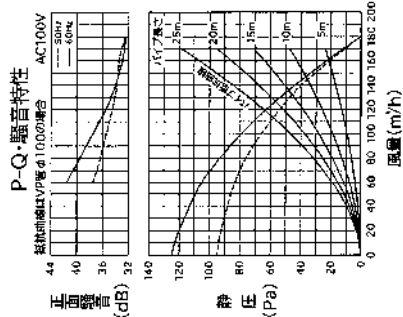
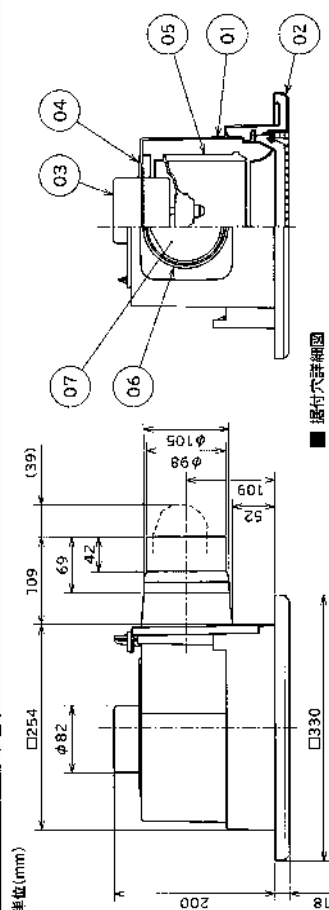


■特性曲線図



第3角図法	単位	尺度	作成日付	品名 形名	業務用有圧換気扇 EFG-35KDSB2	
	mm	非比例尺	2022.3.24		整理番号	N21KBGD0455-60(1/2)
三菱電機株式会社 中津川製作所				仕様書		

品番	品名	材質	色調(マンセル近)
01	本体	合成樹脂	
02	グリル	合成樹脂	0.8GY9.0/0.5
03	モーター		
04	モーター取付板	銅板	
05	取組	合成樹脂	
06	ダクト接続口	合成樹脂	
07	シヤッター		
08	連結端子	合成樹脂	



適応コントロールスイッチ	
形名	定格
P-10SW ₂	4A-AC300V

グリル開口面積 350cm²
天井埋込穴寸法 □260(野縁高さ45以下、天井付含む)
※電源コードにより線を使用する際は、絶縁圧着端子をご使用ください。
※針状線は場合により変更することがあります。

第三方法	三菱電機株式会社	形名	VD-15ZC ¹⁴ ダクト用鉄系腐 低騒音形
作成日付	2024- 2- 1	整理番号	NB323045
			1/2

特性電圧	定格電圧 (V)	定格周波数 (Hz)	定格電流 (A)	定格消費電力 (W)	風量 (m³/h)	騒音 (dB)	質量 (kg)
電動機形式	100V	50	0.15	14	180	28.5	2.6
前型	AC 1000V 1 分間	60	0.165	15.5	180	28.5	
電機機性能	コンデンサ永久分相倍率相誘導電動機 4 極						質量 14cm
前型	コンデンサ永久分相倍率相誘導電動機 4 極						質量 14cm
電機機性能	コンデンサ永久分相倍率相誘導電動機 4 極						質量 14cm
前型	コンデンサ永久分相倍率相誘導電動機 4 極						質量 14cm

※特性は JIS C 9603 に基づく。

キュービクルの騒音計算書

JSIA-T1023(2012.10.01)

キュービクルの騒音

各変圧器の騒音は右表の様になります。
ただしこれらは、JISの変圧器の騒音レベル基準値によるもので、
メーカーや型式、高調波の有無や、その大きさにより差があります。
なおコンデンサ等、その他の騒音発生機器については含まず、
主な騒音発生源である変圧器について、検討するものとします。

変圧器の騒音値		
相別 (Φ)	容量 (kVA)	単体の騒音 (dB)
1	75	56
1	75	56
3	200	56

周波数 60 Hz

キュービクルの外形寸法 箱体形式 HD - 5
A(幅) = 4 m
H(高さ) = 2.4 m
D(奥行) = 1.9 m

1) 変圧器の合成騒音レベル(複合音)

$$LR = 10 \times \log_{10} (10^{L1/10} + 10^{L2/10} + \dots + 10^{Ln/10}) \quad \cdot L1 \sim Ln \text{は各変圧器の騒音値}$$

$$= \boxed{60.8} \text{ dB}$$

2) ビルドアップ(室内音圧上昇値)の計算

$$BUL = 10 \times \log_{10} \{ 1 - [16\pi / (2.3 \times S \times \log_{10}(1 - \alpha))] \}$$

平均吸音率 $\alpha = 0.15$
音の反射面積 $S = \text{箱体表面積} + \text{変圧器表面積}$

$$= 10 \times \log_{10} \{ 1 - [16 \times 3.14 / (2.3 \times 58.4 \times \log_{10}(1 - 0.15))] \}$$

$$= \boxed{8.0} \text{ dB}$$

S	箱体表面積	変圧器表面積
58.4 m ²	35.92 m ²	22.47 m ²

3) 透過損失の計算

$$TL = \eta \times [18 \times \log_{10}(f \times M) - 44]$$

騒音の周波数 $f = 120 \text{ Hz}$
面積密度 $M = 18.9 \text{ kg/m}^2$ (鉄板 t2.3)
補正係数 $\eta = 0.6$

$$= 0.6 \times [18 \times \log_{10}(120 \times 18.9) - 44]$$

$$= \boxed{9.8} \text{ dB}$$

4) キュービクルの騒音値

$$DBS = \text{変圧器の合成騒音(LR)} + \text{ビルドアップ(BUL)} - \text{透過損失(TL)}$$

$$= 60.8 + 8.0 - 9.8$$

$$= \boxed{58.9} \text{ dB}$$

5) 距離による減衰

$$L \geq K \sqrt{A \times H} \text{ の時}$$

$$TD = 4.4 + 20 \times \log_{10}(L / \sqrt{A \times H})$$

$$= 4.4 + 20 \times \log_{10}(1 / 3.1)$$

$$= \boxed{-5.4} \text{ dB}$$

$K = 1.7 \sim 2.0$ 今回は 1.7 とする。
キュービクルから計測地点の距離 $L = 1 \text{ m}$
計測地点から見たキュービクルの幅 $A = 4 \text{ m}$
計測地点から見たキュービクルの高さ $H = 2.4 \text{ m}$

$$L \leq K \sqrt{A \times H} \text{ の時}$$

$$TD = \boxed{4.4} \text{ dB}$$

$\sqrt{A \times H} = 3.1$
 $K \times \sqrt{A \times H} = 5.3$

今回は $L \leq K \sqrt{A \times H}$ となる為

$$TD = \boxed{4.4} \text{ dB}$$

6) 結果

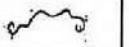
キュービクルから距離 1 m 離れた地点の騒音値

$$DBD = DBS - TD$$

$$= 58.9 - 4.4$$

$$= \boxed{54.5} \text{ dB}$$

なお、計算結果値は一般的な計算方法による参考値であり、この騒音レベルによることを保証するものではありません。

	重量シャッター					ブロードシャッター	
	G1スラット		A1スラット	F8スラット	F6スラット	A6Kスラット	B6Kスラット
							
	溶融亜鉛メッキ	カラー鋼板	溶融亜鉛メッキ	溶融亜鉛メッキ	溶融亜鉛メッキ	カラー鋼板	カラー鋼板
最大W ()内は屋内	6200		5700	6200	—	5600	5600
	(9100)		(-8800)	(9400)	(5000)		
高さ×ピッチ	20×80		20×94	20×77	12×62	20.4×63	20.1×63
板厚	1.6		1.6	1.6	1.6	0.8	0.8
						1.0	1.0
レール溝幅	25		25	25	15	23	23
開閉音(平均)	70dB(A)	66dB(A)	72dB(A)	75dB(A)	68dB(A)	65dB(A)	65dB(A)
傷付き	○	◎	○	△	○	◎	◎
外壁開口部	○	○	○	×	×	○	○
防煙	○	○	×	○	○	×	×

資料 5

騒音伝播計算書

1. 定常騒音・変動騒音・衝撃騒音計算書

予測地点	X座標	Y座標	Z座標
A	56.1	64.3	1.2

騒音種類	騒音発生源							距離減衰		回折減衰				予測地点 における 騒音レベル (dB)	継続時間		稼働時間帯	等価騒音レベル		座 標					
	No.	発生源	発生源 の高さ (m)	基準距離 における 騒音レベル (dB)	基準 距離 (m)	卓越 周波数 (Hz)	出典・根拠	距離 減衰量 (dB)	予測地点 までの 距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フルネ ル数(N)	備考		昼間 (s)	夜間 (s)		昼間 (dB)	夜間 (dB)	発生源 (X,Y,Z)			回折点 (X,Y,Z)		
定常騒音	AC1	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	35.2	57.4	-	-	-	-	25.8	52,200	0	6:30～21:00	25.4	0.0	68.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC2	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	35.2	57.6	-	-	-	-	25.8	52,200	0	6:30～21:00	25.4	0.0	69.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC3	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	35.3	57.9	-	-	-	-	25.7	52,200	0	6:30～21:00	25.3	0.0	70.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC4	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	35.3	58.1	-	-	-	-	25.7	52,200	0	6:30～21:00	25.3	0.0	71.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC5	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	35.3	58.4	-	-	-	-	25.7	52,200	0	6:30～21:00	25.2	0.0	72.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC6	空調室外機	1.0	55.0	1.0	-	メーカー資料	35.4	58.6	-	-	-	-	19.6	52,200	0	6:30～21:00	19.2	0.0	73.3	120.3	1.0	-	-	-
	AC7	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	37.8	77.7	-	-	-	-	23.2	52,200	0	6:30～21:00	22.8	0.0	109.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC8	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	37.9	78.4	-	-	-	-	23.1	52,200	0	6:30～21:00	22.7	0.0	110.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC9	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	38.0	79.1	-	-	-	-	23.0	52,200	0	6:30～21:00	22.6	0.0	111.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC10	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	38.0	79.8	-	-	-	-	23.0	52,200	0	6:30～21:00	22.5	0.0	112.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC11	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	38.1	80.5	-	-	-	-	22.9	52,200	0	6:30～21:00	22.5	0.0	113.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC12	空調室外機	1.0	55.0	1.0	-	メーカー資料	38.2	81.1	-	-	-	-	16.8	52,200	0	6:30～21:00	16.4	0.0	114.8	120.3	1.0	-	-	-
	F1	給排水口	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	33.4	47.0	-	-	-	-	20.1	52,200	0	6:30～21:00	19.6	0.0	60.1	111.1	3.5	-	-	-
	F2	給排水口(24時間換気)	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	30.9	35.1	-	-	-	-	22.6	57,600	28,800	24時間	22.6	22.6	60.1	99.1	3.5	-	-	-
	F3	給排水口	2.5	28.5	1.0	-	メーカー資料	27.2	22.8	-	-	-	-	1.3	52,200	0	6:30～21:00	0.0	0.0	60.1	86.7	2.5	-	-	-
	F4	給排水口	2.5	28.5	1.0	-	メーカー資料	26.4	21.0	-	-	-	-	2.1	52,200	0	6:30～21:00	1.6	0.0	60.1	84.9	2.5	-	-	-
	F5	給排水口	2.5	36.5	1.0	-	メーカー資料	26.0	20.0	-	-	-	-	10.5	52,200	0	6:30～21:00	10.1	0.0	60.1	83.9	2.5	-	-	-
	F6	給排水口(24時間換気)	3.0	28.5	1.0	-	メーカー資料	37.3	73.1	-	-	-	-	-8.8	57,600	28,800	24時間	0.0	0.0	125.7	86.5	3.0	-	-	-
	F7	給排水口	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	37.5	75.3	-	-	-	-	16.0	52,200	0	6:30～21:00	15.5	0.0	125.7	92.9	3.5	-	-	-
	F8	給排水口	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	38.1	79.9	-	-	-	-	15.4	52,200	0	6:30～21:00	15.0	0.0	125.7	103.4	3.5	-	-	-
	F9	給排水口	3.5	36.5	1.0	-	メーカー資料	37.2	72.6	-	-	-	-	-0.7	52,200	0	6:30～21:00	0.0	0.0	102.9	119.8	3.5	-	-	-
	F10	給排水口	3.5	36.5	1.0	-	メーカー資料	35.8	61.4	-	-	-	-	0.7	52,200	0	6:30～21:00	0.0	0.0	82.2	119.8	3.5	-	-	-
	Q1	キュービクル	1.2	54.5	1.0	-	メーカー資料	34.5	53.3	-	-	-	-	20.0	57,600	28,800	24時間	20.0	20.0	58.3	117.6	1.2	-	-	-
※F1、F2、F7、F8は、カタログ資料の運転音が1.5m離れた地点の数値であるため、1mに換算した数値(+3.4dB)を記載した。															合成値(定常騒音)		35.0	24.5							

騒音発生源							距離減衰		回折減衰				予測地点における騒音の1/3オクターブ平均値		継続時間		等価騒音レベル		座 標						
騒音種類	No.	発生源	発生源の高さ (m)	基準距離における騒音のレベル (dB)	基準距離 (m)	卓越周波数 (Hz)	出典・根拠	距離減衰量 (dB)	予測地点までの距離 (m)	回折減衰量 (dB)	行路差 (m)	フルネル数(N)	備考	昼間 (s)	夜間 (s)	積算根拠	昼間 (dB)	夜間 (dB)	発生源 (X,Y,Z)			回折点 (X,Y,Z)			
変動騒音	N1	台車走行音	0.0	71.0	1.0	2,000	指針値	36.6	67.3	-	-	-	-	34.4	500	0	5台×10台×10秒	13.8	0.0	121.3	81.0	0.0	-	-	-
	H1	廃棄物収集音(圧縮)	0.0	90.0	1.0	1,000	指針値	36.6	67.3	-	-	-	-	53.4	600	0	1台×10分	33.6	0.0	121.3	81.0	0.0	-	-	-
	H1	廃棄物収集音(非圧縮)	0.0	85.0	1.0	1,000	指針値	36.6	67.3	-	-	-	-	48.4	600	0	1台×10分	28.6	0.0	121.3	81.0	0.0	-	-	-
	B1	後進ブザー音	0.0	90.0	1.0	2,000	指針値	34.3	52.1	-	-	-	-	55.7	210	0	7台×30秒	31.3	0.0	107.8	70.3	0.0	-	-	-
	ST1	シャッター開閉音	1.2	70.0	1.0	-	メーカー資料	36.6	67.6	-	-	-	-	33.4	140	0	7台×10秒×開閉	7.3	0.0	121.3	82.0	1.2	-	-	-
															合成値(変動騒音)		36.4	0.0							

騒音発生源							距離減衰		回折減衰			予測地点における単発 騒音騒音 レベル (dB)	発生回数		積算根拠	等価騒音レベル		座 標							
騒音 種類	No.	発生源	発生源 の高さ (m)	基準距離に おける単 発騒音 レベル (dB)	基準 距離 (m)	卓越 周波 数 (Hz)	出典・根拠	距離 減衰量 (dB)	予測地点 までの 距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)		フルネ ル数(N)	備考		昼間 (回)	夜間 (回)	昼間 (dB)	夜間 (dB)	発生源 (X,Y,Z)			回折点 (X,Y,Z)		
衝 撃 騒 音	N1	リフト衝撃音	0.0	85.6	1.0	－	指針値	36.6	67.3	－	－	－	－	49.0	100	0	5台×20回	21.4	0.0	121.3	81.0	0.0	－	－	－
	N1	リフト昇降音	0.0	86.1	1.0	－	指針値	36.6	67.3	－	－	－	－	49.5	100	0	5台×20回	21.9	0.0	121.3	81.0	0.0	－	－	－
																合成値(衝撃騒音)		24.7	0.0						

予測地点	X座標	Y座標	Z座標
B	104.6	12.3	1.2

騒音発生源							距離減衰		回折減衰				継続時間		等価騒音レベル		座 標								
騒音種類	No.	発生源	発生源の高さ (m)	基準距離における騒音レベル (dB)	基準距離 (m)	卓越周波数 (Hz)	出典・根拠	距離減衰量 (dB)	予測地点までの距離 (m)	回折減衰量 (dB)	行路差 (m)	フルネル数(N)	備考	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間 (s)	夜間 (s)	稼働時間帯	昼間 (dB)	夜間 (dB)	発生源 (X,Y,Z)			回折点 (X,Y,Z)		
定常騒音	AC1	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	41.1	114.0	-	-	-	-	19.9	52,200	0	6:30～21:00	19.4	0.0	68.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC2	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	41.1	113.7	-	-	-	-	19.9	52,200	0	6:30～21:00	19.5	0.0	69.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC3	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	41.1	113.4	-	-	-	-	19.9	52,200	0	6:30～21:00	19.5	0.0	70.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC4	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	41.1	113.1	-	-	-	-	19.9	52,200	0	6:30～21:00	19.5	0.0	71.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC5	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	41.0	112.8	-	-	-	-	20.0	52,200	0	6:30～21:00	19.5	0.0	72.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC6	空調室外機	1.0	55.0	1.0	-	メーカー資料	41.0	112.4	-	-	-	-	14.0	52,200	0	6:30～21:00	13.6	0.0	73.3	120.3	1.0	-	-	-
	AC7	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	40.7	108.2	-	-	-	-	20.3	52,200	0	6:30～21:00	19.9	0.0	109.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC8	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	40.7	108.3	-	-	-	-	20.3	52,200	0	6:30～21:00	19.9	0.0	110.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC9	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	40.7	108.3	-	-	-	-	20.3	52,200	0	6:30～21:00	19.9	0.0	111.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC10	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	40.7	108.4	-	-	-	-	20.3	52,200	0	6:30～21:00	19.9	0.0	112.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC11	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	40.7	108.5	-	-	-	-	20.3	52,200	0	6:30～21:00	19.9	0.0	113.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC12	空調室外機	1.0	55.0	1.0	-	メーカー資料	40.7	108.5	-	-	-	-	14.3	52,200	0	6:30～21:00	13.9	0.0	114.8	120.3	1.0	-	-	-
	F1	給排気口	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	40.7	108.4	-	-	-	-	12.8	52,200	0	6:30～21:00	12.4	0.0	60.1	111.1	3.5	-	-	-
	F2	給排気口(24時間換気)	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	39.8	97.6	-	-	-	-	13.7	57,600	28,800	24時間	13.7	13.7	60.1	99.1	3.5	-	-	-
	F3	給排気口	2.5	28.5	1.0	-	メーカー資料	38.8	86.7	-	-	-	-	-10.3	52,200	0	6:30～21:00	0.0	0.0	60.1	86.7	2.5	-	-	-
	F4	給排気口	2.5	28.5	1.0	-	メーカー資料	38.6	85.2	-	-	-	-	-10.1	52,200	0	6:30～21:00	0.0	0.0	60.1	84.9	2.5	-	-	-
	F5	給排気口	2.5	36.5	1.0	-	メーカー資料	38.5	84.3	-	-	-	-	-2.0	52,200	0	6:30～21:00	0.0	0.0	60.1	83.9	2.5	-	-	-
	F6	給排気口(24時間換気)	3.0	28.5	1.0	-	メーカー資料	37.8	77.2	-	-	-	-	-9.3	57,600	28,800	24時間	0.0	0.0	125.7	86.5	3.0	-	-	-
	F7	給排気口	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	38.4	83.3	-	-	-	-	15.1	52,200	0	6:30～21:00	14.7	0.0	125.7	92.9	3.5	-	-	-
	F8	給排気口	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	39.4	93.5	-	-	-	-	14.1	52,200	0	6:30～21:00	13.7	0.0	125.7	103.4	3.5	-	-	-
	F9	給排気口	3.5	36.5	1.0	-	メーカー資料	40.6	107.5	-	-	-	-	-4.1	52,200	0	6:30～21:00	0.0	0.0	102.9	119.8	3.5	-	-	-
	F10	給排気口	3.5	36.5	1.0	-	メーカー資料	40.8	109.8	-	-	-	-	-4.3	52,200	0	6:30～21:00	0.0	0.0	82.2	119.8	3.5	-	-	-
	Q1	キュービクル	1.2	54.5	1.0	-	メーカー資料	41.2	115.0	-	-	-	-	13.3	57,600	28,800	24時間	13.3	13.3	58.3	117.6	1.2	-	-	-
※F1、F2、F7、F8は、カタログ資料の運転音が1.5m離れた地点の数値であるため、1mに換算した数値(+3.4dB)を記載した。															合成値(定常騒音)		30.4	16.5							

騒音発生源							距離減衰		回折減衰				予測地点における騒音の1/3オクターブ平均値	継続時間		積算根拠	等価騒音レベル		座 標						
騒音種類	No.	発生源	発生源の高さ (m)	基準距離における騒音の1/3オクターブ平均値 (dB)	基準距離 (m)	卓越周波数 (Hz)	出典・根拠	距離減衰量 (dB)	予測地点までの距離 (m)	回折減衰量 (dB)	行路差 (m)	フルネル数(N)	備考	昼間 (s)	夜間 (s)		昼間 (dB)	夜間 (dB)	発生源 (X,Y,Z)			回折点 (X,Y,Z)			
変動騒音	N1	台車走行音	0.0	71.0	1.0	2,000	指針値	37.0	70.7	-	-	-	-	34.0	500	0	5台×10台×10秒	13.4	0.0	121.3	81.0	0.0	-	-	-
	H1	廃棄物収集音(圧縮)	0.0	90.0	1.0	1,000	指針値	37.0	70.7	-	-	-	-	53.0	600	0	1台×10分	33.2	0.0	121.3	81.0	0.0	-	-	-
	H1	廃棄物収集音(非圧縮)	0.0	85.0	1.0	1,000	指針値	37.0	70.7	-	-	-	-	48.0	600	0	1台×10分	28.2	0.0	121.3	81.0	0.0	-	-	-
	B1	後進ブザー音	0.0	90.0	1.0	2,000	指針値	35.3	58.1	-	-	-	-	54.7	210	0	7台×30秒	30.3	0.0	107.8	70.3	0.0	-	-	-
	ST1	シャッター閉閉音	1.2	70.0	1.0	-	メーカー資料	37.1	71.7	-	-	-	-	32.9	140	0	7台×10秒×開閉	6.7	0.0	121.3	82.0	1.2	-	-	-
															合成値(変動騒音)		35.9	0.0							

騒音発生源							距離減衰		回折減衰				発生回数		予測地点における単発 騒音レベル	等価騒音レベル			座 標						
騒音 種類	No.	発生源	発生源 の高さ (m)	基準距離に おける単発 騒音レベル (dB)	基準 距離 (m)	卓越 周波数 (Hz)	出典・根拠	距離 減衰量 (dB)	予測地点 までの 距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フルネ ル数(N)	備考	昼間 (回)	夜間 (回)	積算根拠	昼間 (dB)	夜間 (dB)	発生源 (X,Y,Z)	回折点 (X,Y,Z)					
衝 撃 騒 音	N1	リフト衝撃音	0.0	85.6	1.0	－	指針値	37.0	70.7	－	－	－	－	48.6	100	0	5台×20回	21.0	0.0	121.3	81.0	0.0	－	－	－
	N1	リフト昇降音	0.0	86.1	1.0	－	指針値	37.0	70.7	－	－	－	－	49.1	100	0	5台×20回	21.5	0.0	121.3	81.0	0.0	－	－	－
																合成値(衝撃騒音)		24.3	0.0						

予測地点	X座標	Y座標	Z座標
C	143.5	85.5	1.2

騒音発生源							距離減衰		回折減衰				継続時間		等価騒音レベル		座 標								
騒音種類	No.	発生源	発生源の高さ (m)	基準距離における騒音レベル (dB)	基準距離 (m)	卓越周波数 (Hz)	出典・根拠	距離減衰量 (dB)	予測地点までの距離 (m)	回折減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル数(N)	備考	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間 (s)	夜間 (s)	稼働時間帯	昼間 (dB)	夜間 (dB)	発生源 (X,Y,Z)			回折点 (X,Y,Z)		
定常騒音	AC1	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	38.4	82.9	-	-	-	-	22.6	52,200	0	6:30～21:00	22.2	0.0	68.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC2	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	38.3	82.0	-	-	-	-	22.7	52,200	0	6:30～21:00	22.3	0.0	69.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC3	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	38.2	81.1	-	-	-	-	22.8	52,200	0	6:30～21:00	22.4	0.0	70.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC4	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	38.1	80.2	-	-	-	-	22.9	52,200	0	6:30～21:00	22.5	0.0	71.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC5	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	38.0	79.3	-	-	-	-	23.0	52,200	0	6:30～21:00	22.6	0.0	72.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC6	空調室外機	1.0	55.0	1.0	-	メーカー資料	37.9	78.4	-	-	-	-	17.1	52,200	0	6:30～21:00	16.7	0.0	73.3	120.3	1.0	-	-	-
	AC7	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	33.7	48.5	-	-	-	-	27.3	52,200	0	6:30～21:00	26.9	0.0	109.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC8	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	33.6	47.8	-	-	-	-	27.4	52,200	0	6:30～21:00	27.0	0.0	110.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC9	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	33.5	47.1	-	-	-	-	27.5	52,200	0	6:30～21:00	27.1	0.0	111.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC10	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	33.3	46.5	-	-	-	-	27.7	52,200	0	6:30～21:00	27.2	0.0	112.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC11	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	33.2	45.8	-	-	-	-	27.8	52,200	0	6:30～21:00	27.4	0.0	113.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC12	空調室外機	1.0	55.0	1.0	-	メーカー資料	33.1	45.1	-	-	-	-	21.9	52,200	0	6:30～21:00	21.5	0.0	114.8	120.3	1.0	-	-	-
	F1	給排気口	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	38.8	87.3	-	-	-	-	14.7	52,200	0	6:30～21:00	14.3	0.0	60.1	111.1	3.5	-	-	-
	F2	給排気口(24時間換気)	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	38.5	84.5	-	-	-	-	15.0	57,600	28,800	24時間	15.0	15.0	60.1	99.1	3.5	-	-	-
	F3	給排気口	2.5	28.5	1.0	-	メーカー資料	38.4	83.4	-	-	-	-	-9.9	52,200	0	6:30～21:00	0.0	0.0	60.1	86.7	2.5	-	-	-
	F4	給排気口	2.5	28.5	1.0	-	メーカー資料	38.4	83.4	-	-	-	-	-9.9	52,200	0	6:30～21:00	0.0	0.0	60.1	84.9	2.5	-	-	-
	F5	給排気口	2.5	36.5	1.0	-	メーカー資料	38.4	83.4	-	-	-	-	-1.9	52,200	0	6:30～21:00	0.0	0.0	60.1	83.9	2.5	-	-	-
	F6	給排気口(24時間換気)	3.0	28.5	1.0	-	メーカー資料	25.1	17.9	-	-	-	-	3.4	57,600	28,800	24時間	3.4	3.4	125.7	86.5	3.0	-	-	-
	F7	給排気口	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	25.8	19.4	-	-	-	-	27.7	52,200	0	6:30～21:00	27.3	0.0	125.7	92.9	3.5	-	-	-
	F8	給排気口	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	28.1	25.3	-	-	-	-	25.4	52,200	0	6:30～21:00	25.0	0.0	125.7	103.4	3.5	-	-	-
	F9	給排気口	3.5	36.5	1.0	-	メーカー資料	34.5	53.2	-	-	-	-	2.0	52,200	0	6:30～21:00	1.6	0.0	102.9	119.8	3.5	-	-	-
	F10	給排気口	3.5	36.5	1.0	-	メーカー資料	36.9	70.3	-	-	-	-	-0.4	52,200	0	6:30～21:00	0.0	0.0	82.2	119.8	3.5	-	-	-
	Q1	キュービクル	1.2	54.5	1.0	-	メーカー資料	39.2	91.0	-	-	-	-	15.3	57,600	28,800	24時間	15.3	15.3	58.3	117.6	1.2	-	-	-
※F1、F2、F7、F8は、カタログ資料の運転音が1.5m離れた地点の数値であるため、1mに換算した数値(+3.4dB)を記載した。															合成値(定常騒音)		36.6	18.3							

騒音発生源								距離減衰		回折減衰				予測地点における騒音の1/3オクターブ帯の騒音レベル 平均値	継続時間		積算根拠	等価騒音レベル		座 標						
騒音種類	No.	発生源	発生源の高さ (m)	基準距離における騒音のレベル 平均値 (dB)	基準距離 (m)	卓越周波数 (Hz)	出典・根拠	距離減衰量 (dB)	予測地点までの距離 (m)	回折減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル数(N)	備考	昼間 (s)	夜間 (s)	昼間 (dB)		夜間 (dB)	発生源 (X,Y,Z)			回折点 (X,Y,Z)				
変動騒音	N1	台車走行音	0.0	71.0	1.0	2,000	指針値	27.1	22.7	-	-	-	-	43.9	500	0	5台×10台×10秒	23.3	0.0	121.3	81.0	0.0	-	-	-	
	H1	廃棄物収集音(圧縮)	0.0	90.0	1.0	1,000	指針値	27.1	22.7	-	-	-	-	62.9	600	0	1台×10分	43.1	0.0	121.3	81.0	0.0	-	-	-	
	H1	廃棄物収集音(非圧縮)	0.0	85.0	1.0	1,000	指針値	27.1	22.7	-	-	-	-	57.9	600	0	1台×10分	38.1	0.0	121.3	81.0	0.0	-	-	-	
	B1	後進ブザー音	0.0	90.0	1.0	2,000	指針値	31.8	38.8	-	-	-	-	58.2	210	0	7台×30秒	33.8	0.0	107.8	70.3	0.0	-	-	-	
	ST1	シャッター開閉音	1.2	70.0	1.0	-	メーカー資料	27.0	22.5	-	-	-	-	43.0	140	0	7台×10秒×開閉	16.8	0.0	121.3	82.0	1.2	-	-	-	
															合成値(変動騒音)				44.7	0.0						

騒音発生源							距離減衰		回折減衰				発生回数		予測地点における単発騒音レベル	積算根拠		等価騒音レベル		座		標		
騒音種類	No.	発生源	発生源の高さ (m)	基準距離における単発騒音レベル (dB)	基準距離 (m)	卓越周波数 (Hz)	出典・根拠	距離減衰量 (dB)	予測地点までの距離 (m)	回折減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル数(N)	備考	昼間 (回)	夜間 (回)	昼間 (dB)	夜間 (dB)	昼間 (dB)	夜間 (dB)	発生源 (X,Y,Z)	回折点 (X,Y,Z)			
衝撃騒音	N1	リフト衝撃音	0.0	85.6	1.0	－	指針値	27.1	22.7	－	－	－	－	58.5	100	0	5台×20回	30.9	0.0	121.3	81.0	0.0	－	－
	N1	リフト昇降音	0.0	86.1	1.0	－	指針値	27.1	22.7	－	－	－	－	59.0	100	0	5台×20回	31.4	0.0	121.3	81.0	0.0	－	－
																合成値(衝撃騒音)		34.1	0.0					

予測地点	X座標	Y座標	Z座標
D	112.4	126.2	1.2

騒音発生源							距離減衰		回折減衰				継続時間		等価騒音レベル		座 標								
騒音種類	No.	発生源	発生源の高さ (m)	基準距離における騒音レベル (dB)	基準距離 (m)	卓越周波数 (Hz)	出典・根拠	距離減衰量 (dB)	予測地点までの距離 (m)	回折減衰量 (dB)	行路差 (m)	フルネル数(N)	備考	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間 (s)	夜間 (s)	稼働時間帯	昼間 (dB)	夜間 (dB)	発生源 (X,Y,Z)			回折点 (X,Y,Z)		
定常騒音	AC1	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	33.0	44.5	-	-	-	-	28.0	52,200	0	6:30～21:00	27.6	0.0	68.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC2	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	32.8	43.5	-	-	-	-	28.2	52,200	0	6:30～21:00	27.8	0.0	69.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC3	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	32.6	42.5	-	-	-	-	28.4	52,200	0	6:30～21:00	28.0	0.0	70.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC4	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	32.4	41.5	-	-	-	-	28.6	52,200	0	6:30～21:00	28.2	0.0	71.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC5	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	32.1	40.5	-	-	-	-	28.9	52,200	0	6:30～21:00	28.4	0.0	72.3	120.4	1.5	-	-	-
	AC6	空調室外機	1.0	55.0	1.0	-	メーカー資料	31.9	39.5	-	-	-	-	23.1	52,200	0	6:30～21:00	22.6	0.0	73.3	120.3	1.0	-	-	-
	AC7	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	16.1	6.4	-	-	-	-	44.9	52,200	0	6:30～21:00	44.4	0.0	109.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC8	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	15.6	6.0	-	-	-	-	45.4	52,200	0	6:30～21:00	45.0	0.0	110.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC9	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	15.3	5.8	-	-	-	-	45.7	52,200	0	6:30～21:00	45.3	0.0	111.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC10	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	15.3	5.8	-	-	-	-	45.7	52,200	0	6:30～21:00	45.3	0.0	112.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC11	空調室外機	1.5	61.0	1.0	-	メーカー資料	15.6	6.0	-	-	-	-	45.4	52,200	0	6:30～21:00	45.0	0.0	113.8	120.4	1.5	-	-	-
	AC12	空調室外機	1.0	55.0	1.0	-	メーカー資料	16.1	6.4	-	-	-	-	38.9	52,200	0	6:30～21:00	38.4	0.0	114.8	120.3	1.0	-	-	-
	F1	給排気口	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	34.7	54.5	-	-	-	-	18.8	52,200	0	6:30～21:00	18.3	0.0	60.1	111.1	3.5	-	-	-
	F2	給排気口(24時間換気)	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	35.4	58.9	-	-	-	-	18.1	57,600	28,800	24時間	18.1	18.1	60.1	99.1	3.5	-	-	-
	F3	給排気口	2.5	28.5	1.0	-	メーカー資料	36.3	65.6	-	-	-	-	-7.8	52,200	0	6:30～21:00	0.0	0.0	60.1	86.7	2.5	-	-	-
	F4	給排気口	2.5	28.5	1.0	-	メーカー資料	36.5	66.7	-	-	-	-	-8.0	52,200	0	6:30～21:00	0.0	0.0	60.1	84.9	2.5	-	-	-
	F5	給排気口	2.5	36.5	1.0	-	メーカー資料	36.6	67.3	-	-	-	-	-0.1	52,200	0	6:30～21:00	0.0	0.0	60.1	83.9	2.5	-	-	-
	F6	給排気口(24時間換気)	3.0	28.5	1.0	-	メーカー資料	32.4	41.9	-	-	-	-	-3.9	57,600	28,800	24時間	0.0	0.0	125.7	86.5	3.0	-	-	-
	F7	給排気口	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	31.1	35.9	-	-	-	-	22.4	52,200	0	6:30～21:00	22.0	0.0	125.7	92.9	3.5	-	-	-
	F8	給排気口	3.5	53.5	1.0	-	メーカー資料	28.5	26.5	-	-	-	-	25.0	52,200	0	6:30～21:00	24.6	0.0	125.7	103.4	3.5	-	-	-
	F9	給排気口	3.5	36.5	1.0	-	メーカー資料	21.4	11.7	-	-	-	-	15.1	52,200	0	6:30～21:00	14.7	0.0	102.9	119.8	3.5	-	-	-
	F10	給排気口	3.5	36.5	1.0	-	メーカー資料	29.8	31.0	-	-	-	-	6.7	52,200	0	6:30～21:00	6.2	0.0	82.2	119.8	3.5	-	-	-
	Q1	キュービクル	1.2	54.5	1.0	-	メーカー資料	34.8	54.8	-	-	-	-	19.7	57,600	28,800	24時間	19.7	19.7	58.3	117.6	1.2	-	-	-
※F1、F2、F7、F8は、カタログ資料の運転音が1.5m離れた地点の数値であるため、1mに換算した数値(+3.4dB)を記載した。																	合成値(定常騒音)		52.3	22.0					

騒音発生源								距離減衰		回折減衰				予測地点における騒音の1/3オクターブ帯平均値	継続時間		積算根拠	等価騒音レベル		座 標					
騒音種類	No.	発生源	発生源の高さ (m)	基準距離における騒音のレベル (dB)	卓越周波数 (Hz)	出典・根拠	距離減衰量 (dB)	予測地点までの距離 (m)	回折減衰量 (dB)	行路差 (m)	フルネル数(N)	備考	昼間 (s)	夜間 (s)	昼間 (dB)	夜間 (dB)		発生源 (X,Y,Z)			回折点 (X,Y,Z)				
変動騒音	N1	台車走行音	0.0	71.0	1.0	2,000	指針値	33.3	46.1	-	-	-	37.7	500	0	5台×10台×10秒	17.1	0.0	121.3	81.0	0.0	-	-	-	
	H1	廃棄物収集音(圧縮)	0.0	90.0	1.0	1,000	指針値	33.3	46.1	-	-	-	56.7	600	0	1台×10分	36.9	0.0	121.3	81.0	0.0	-	-	-	
	H1	廃棄物収集音(非圧縮)	0.0	85.0	1.0	1,000	指針値	33.3	46.1	-	-	-	51.7	600	0	1台×10分	31.9	0.0	121.3	81.0	0.0	-	-	-	
	B1	後進ブザー音	0.0	90.0	1.0	2,000	指針値	35.0	56.1	-	-	-	55.0	210	0	7台×30秒	30.6	0.0	107.8	70.3	0.0	-	-	-	
	ST1	シャッター開閉音	1.2	70.0	1.0	-	メーカー資料	33.1	45.1	-	-	-	36.9	140	0	7台×10秒×開閉	10.8	0.0	121.3	82.0	1.2	-	-	-	
															合成値(変動騒音)		38.8	0.0							

騒音発生源							距離減衰		回折減衰				発生回数		予測地点における単発騒音レベル	積算根拠		等価騒音レベル		座		標			
騒音種類	No.	発生源	発生源の高さ (m)	基準距離における単発騒音レベル (dB)	基準距離 (m)	卓越周波数 (Hz)	出典・根拠	距離減衰量 (dB)	予測地点までの距離 (m)	回折減衰量 (dB)	行路差 (m)	フルネル数(N)	備考	昼間 (回)	夜間 (回)	昼間 (dB)	夜間 (dB)	昼間 (dB)	夜間 (dB)	発生源 (X,Y,Z)		回折点 (X,Y,Z)			
衝撃騒音	N1	リフト衝撃音	0.0	85.6	1.0	－	指針値	33.3	46.1	－	－	－	－	52.3	100	0	5台×20回	24.7	0.0	121.3	81.0	0.0	－	－	－
	N1	リフト昇降音	0.0	86.1	1.0	－	指針値	33.3	46.1	－	－	－	－	52.8	100	0	5台×20回	25.2	0.0	121.3	81.0	0.0	－	－	－
																合成値(衝撃騒音)		28.0	0.0						

2. 自動車走行騒音計算書

予測地点	X座標	Y座標	Z座標
A	56.1	64.3	1.2

昼間 経路計 44.9 (dB)

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点まで の距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路1	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	20.5	10.6	—	—	—	—	56.3	64.9	0.188	1.04	10	【小型車】 63.6	【小型車】 238	【小型車】 0	39.7	0.0
			No.2	19.7	9.7	—	—	—	—	57.1	65.7								
			No.3	18.9	8.8	—	—	—	—	57.9	66.5								
			No.4	18.0	7.9	—	—	—	—	58.8	67.4								
			No.5	17.0	7.1	—	—	—	—	59.8	68.4								
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.6	16.0	6.3	—	—	—	—	60.8	69.4				【大型車】 72.2	【大型車】 0	【大型車】 0		
			No.7	15.1	5.7	—	—	—	—	61.7	70.3								
			No.8	14.2	5.1	—	—	—	—	62.6	71.2								
			No.9	13.6	4.8	—	—	—	—	63.2	71.8								
			No.10	13.3	4.6	—	—	—	—	63.5	72.1								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響パワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点までの 距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路2	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	34.3	51.8	—	—	—	—	42.5	51.1	0.896	4.98	10	【小型車】 62.0	【小型車】 29	【小型車】 0	29.0	0.0
			No.2	33.4	46.8	—	—	—	—	43.4	52.0								
			No.3	32.4	41.9	—	—	—	—	44.4	53.0								
			No.4	31.3	36.9	—	—	—	—	45.5	54.1								
			No.5	30.1	31.9	—	—	—	—	46.7	55.3								
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.6	28.6	26.9	—	—	—	—	48.2	56.8				【大型車】 70.6	【大型車】 0	【大型車】 0		
			No.7	26.8	22.0	—	—	—	—	50.0	58.6								
			No.8	24.6	17.0	—	—	—	—	52.2	60.8								
			No.9	21.6	12.0	—	—	—	—	55.2	63.8								
			No.10	17.0	7.1	—	—	—	—	59.8	68.4								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響パワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点まで の距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路3	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	13.9	5.0	—	—	—	—	62.9	71.5	0.488	2.71	10	【小型車】 63.9	【小型車】 299	【小型車】 0	41.0	0.0
			No.2	16.2	6.4	—	—	—	—	60.6	69.2								
			No.3	18.6	8.5	—	—	—	—	58.2	66.8								
			No.4	20.8	10.9	—	—	—	—	56.0	64.6								
			No.5	22.6	13.4	—	—	—	—	54.2	62.8								
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.6	24.1	16.0	—	—	—	—	52.7	61.3				【大型車】 72.5	【大型車】 0	【大型車】 0		
			No.7	25.4	18.6	—	—	—	—	51.4	60.0								
			No.8	26.5	21.2	—	—	—	—	50.3	58.9								
			No.9	27.6	23.9	—	—	—	—	49.2	57.8								
			No.10	28.5	26.6	—	—	—	—	48.3	56.9								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の 数の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点までの 距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路4	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	28.9	27.7	—	—	—	—	47.9	56.5	0.229	1.27	10	【小型車】 51.7	【小型車】 238	【小型車】 0	29.4	0.0
			No.2	28.8	27.5	—	—	—	—	48.0	56.6								
			No.3	28.7	27.3	—	—	—	—	48.1	56.7								
			No.4	28.7	27.1	—	—	—	—	48.1	56.7								
			No.5	28.6	27.1	—	—	—	—	48.2	56.8								
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.6	28.6	27.0	—	—	—	—	48.2	56.8				【大型車】 60.3	【大型車】 14	【大型車】 0		
			No.7	28.6	27.1	—	—	—	—	48.2	56.8								
			No.8	28.7	27.2	—	—	—	—	48.1	56.7								
			No.9	28.7	27.3	—	—	—	—	48.1	56.7								
			No.10	28.8	27.5	—	—	—	—	48.0	56.6								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点までの距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路5	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	25.4	18.6	—	—	—	—	51.4	60.0	0.573	3.18	10	【小型車】 59.4	【小型車】 250	【小型車】 0	35.8	0.0
			No.2	24.6	17.1	—	—	—	—	52.2	60.8								
			No.3	24.1	16.0	—	—	—	—	52.7	61.3								
			No.4	23.8	15.5	—	—	—	—	53.0	61.6								
			No.5	23.9	15.7	—	—	—	—	52.9	61.5								
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.6	24.3	16.5	—	—	—	—	52.5	61.1								
			No.7	25.0	17.8	—	—	—	—	51.8	60.4								
			No.8	25.8	19.5	—	—	—	—	51.0	59.6								
			No.9	26.7	21.6	—	—	—	—	50.1	58.7								
			No.10	27.6	24.0	—	—	—	—	49.2	57.8								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量							予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰				その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の 数の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点までの距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)	備考											
経路7	【小型車】 84.8	20	No.1	28.9	27.9	—	—	—	—	—	47.9	56.5	0.159	0.88	10	【小型車】 49.1	【小型車】 324	【小型車】 0	27.8	0.0
			No.2	29.1	28.5	—	—	—	—	—	47.7	56.3								
			No.3	29.3	29.0	—	—	—	—	—	47.5	56.1								
			No.4	29.4	29.6	—	—	—	—	—	47.4	56.0								
			No.5	29.6	30.2	—	—	—	—	—	47.2	55.8								
	【大型車】 93.4	20	No.6	29.8	30.8	—	—	—	—	—	47.0	55.6				【大型車】 57.7	【大型車】 14	【大型車】 0		
			No.7	29.9	31.4	—	—	—	—	—	46.9	55.5								
			No.8	30.1	32.1	—	—	—	—	—	46.7	55.3								
			No.9	30.3	32.7	—	—	—	—	—	46.5	55.1								
			No.10	30.5	33.3	—	—	—	—	—	46.3	54.9								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の 数の 数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点までの 距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路8	【小型車】 84.8	20	No.1	29.5	29.9	—	—	—	—	47.3	55.9	0.990	5.50	10	【小型車】 53.5	【小型車】 507	【小型車】 0	33.7	0.0
			No.2	30.8	34.5	—	—	—	—	46.0	54.6								
			No.3	31.9	39.4	—	—	—	—	44.9	53.5								
			No.4	33.0	44.4	—	—	—	—	43.8	52.4								
			No.5	33.9	49.6	—	—	—	—	42.9	51.5								
	【大型車】 93.4	20	No.6	34.8	54.8	—	—	—	—	42.0	50.6				【大型車】 62.1	【大型車】 14	【大型車】 0		
			No.7	35.6	60.0	—	—	—	—	41.2	49.8								
			No.8	36.3	65.3	—	—	—	—	40.5	49.1								
			No.9	37.0	70.7	—	—	—	—	39.8	48.4								
			No.10	37.6	76.0	—	—	—	—	39.2	47.8								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点までの距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路9	【小型車】 84.8	20	No.1	38.0	79.3	—	—	—	—	38.8	47.4	0.297	1.65	10	【小型車】 43.6	【小型車】 104	【小型車】 0	16.2	0.0
			No.2	38.0	79.0	—	—	—	—	38.8	47.4								
			No.3	37.9	78.9	—	—	—	—	38.9	47.5								
			No.4	37.9	78.7	—	—	—	—	38.9	47.5								
			No.5	37.9	78.6	—	—	—	—	38.9	47.5								
	【大型車】 93.4	20	No.6	37.9	78.6	—	—	—	—	38.9	47.5				【大型車】 52.2	【大型車】 0	【大型車】 0		
			No.7	37.9	78.5	—	—	—	—	38.9	47.5								
			No.8	37.9	78.5	—	—	—	—	38.9	47.5								
			No.9	37.9	78.6	—	—	—	—	38.9	47.5								
			No.10	37.9	78.6	—	—	—	—	38.9	47.5								

予測地点	X座標	Y座標	Z座標
B	104.6	12.3	1.2

昼間 経路計 34.5 (dB)

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
				距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
	距離 減衰量 (dB)	予測地 点まで の距離 (m)		回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)	備考												
経路1	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	38.1	80.7	—	—	—	—	38.7	47.3	0.188	1.04	10	【小型車】 41.7	【小型車】 238	【小型車】 0	17.9	0.0
			No.2	38.1	80.0	—	—	—	—	38.7	47.3								
			No.3	38.0	79.3	—	—	—	—	38.8	47.4								
			No.4	37.9	78.6	—	—	—	—	38.9	47.5								
			No.5	37.8	78.0	—	—	—	—	39.0	47.6								
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.6	37.8	77.3	—	—	—	—	39.0	47.6				【大型車】 50.3	【大型車】 0	【大型車】 0		
			No.7	37.7	76.7	—	—	—	—	39.1	47.7								
			No.8	37.6	76.0	—	—	—	—	39.2	47.8								
			No.9	37.5	75.4	—	—	—	—	39.3	47.9								
			No.10	37.5	74.8	—	—	—	—	39.3	47.9								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点まで の距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路2	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	41.2	114.6	—	—	—	—	35.6	44.2	0.896	4.98	10	【小型車】 47.0	【小型車】 29	【小型車】 0	14.0	0.0
			No.2	40.8	110.1	—	—	—	—	36.0	44.6								
			No.3	40.5	105.6	—	—	—	—	36.3	44.9								
			No.4	40.1	101.3	—	—	—	—	36.7	45.3								
			No.5	39.7	96.9	—	—	—	—	37.1	45.7								
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.6	39.3	92.6	—	—	—	—	37.5	46.1				【大型車】 55.6	【大型車】 0	【大型車】 0		
			No.7	38.9	88.4	—	—	—	—	37.9	46.5								
			No.8	38.5	84.3	—	—	—	—	38.3	46.9								
			No.9	38.1	80.3	—	—	—	—	38.7	47.3								
			No.10	37.7	76.4	—	—	—	—	39.1	47.7								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点まで の距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路3	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	37.3	73.7	—	—	—	—	39.5	48.1	0.488	2.71	10	【小型車】 47.1	【小型車】 299	【小型車】 0	24.2	0.0
			No.2	37.2	72.2	—	—	—	—	39.6	48.2								
			No.3	37.0	70.7	—	—	—	—	39.8	48.4								
			No.4	36.8	69.4	—	—	—	—	40.0	48.6								
			No.5	36.7	68.1	—	—	—	—	40.1	48.7								
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.6	36.5	66.9	—	—	—	—	40.3	48.9				【大型車】 55.7	【大型車】 0	【大型車】 0		
			No.7	36.4	65.8	—	—	—	—	40.4	49.0								
			No.8	36.2	64.8	—	—	—	—	40.6	49.2								
			No.9	36.1	63.9	—	—	—	—	40.7	49.3								
			No.10	36.0	63.1	—	—	—	—	40.8	49.4								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車		
				距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)			小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)		離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数	昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)
	距離 減衰量 (dB)	予測地 点までの 距離 (m)		回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)	備考													
経路4	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	35.9	62.1	—	—	—	—	—	40.9	49.5	0.229	1.27	10	【小型車】 45.3	【小型車】 238	【小型車】 0	23.1	0.0
			No.2	35.7	60.9	—	—	—	—	—	41.1	49.7								
			No.3	35.5	59.7	—	—	—	—	—	41.3	49.9								
			No.4	35.4	58.6	—	—	—	—	—	41.4	50.0								
			No.5	35.2	57.4	—	—	—	—	—	41.6	50.2								
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.6	35.0	56.2	—	—	—	—	—	41.8	50.4				【大型車】 53.9	【大型車】 14	【大型車】 0		
			No.7	34.8	55.0	—	—	—	—	—	42.0	50.6								
			No.8	34.6	53.9	—	—	—	—	—	42.2	50.8								
			No.9	34.4	52.7	—	—	—	—	—	42.4	51.0								
			No.10	34.2	51.5	—	—	—	—	—	42.6	51.2								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点までの 距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路5	【小型車】 84.8	20	No.1	36.6	67.7	—	—	—	—	40.2	48.8	0.573	3.18	10	【小型車】 49.4	【小型車】 250	【小型車】 0	25.8	0.0
		No.2	36.3	65.2	—	—	—	—	40.5	49.1									
		No.3	36.0	62.7	—	—	—	—	40.8	49.4									
		No.4	35.6	60.3	—	—	—	—	41.2	49.8									
		No.5	35.3	58.0	—	—	—	—	41.5	50.1									
	【大型車】 93.4	20	No.6	34.9	55.8	—	—	—	—	41.9	50.5				【大型車】 58.0	【大型車】 0	【大型車】 0		
		No.7	34.6	53.7	—	—	—	—	—	42.2	50.8								
		No.8	34.3	51.6	—	—	—	—	—	42.5	51.1								
		No.9	33.9	49.7	—	—	—	—	—	42.9	51.5								
		No.10	33.6	47.9	—	—	—	—	—	43.2	51.8								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車		
	A特性音 響パワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰				その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)		離散点 音源の数	昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点まで の距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)	備考											
経路7	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	34.1	50.5	—	—	—	—	—	42.7	51.3	0.159	0.88	10	【小型車】 45.5	【小型車】 324	【小型車】 0	24.2	0.0
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.2	33.9	49.7	—	—	—	—	—	42.9	51.5				【大型車】 54.1	【大型車】 14	【大型車】 0		
			No.3	33.8	48.8	—	—	—	—	—	43.0	51.6								
			No.4	33.6	47.9	—	—	—	—	—	43.2	51.8								
			No.5	33.4	47.0	—	—	—	—	—	43.4	52.0								
			No.6	33.3	46.1	—	—	—	—	—	43.5	52.1								
			No.7	33.1	45.2	—	—	—	—	—	43.7	52.3								
			No.8	32.9	44.4	—	—	—	—	—	43.9	52.5								
			No.9	32.8	43.5	—	—	—	—	—	44.0	52.6								
	No.10	32.6	42.6	—	—	—	—	—	44.2	52.8										

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車		
	A特性音 響パワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰				その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)		離散点 音源の数	昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点まで の距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)	備考											
経路8	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	34.2	51.1	—	—	—	—	—	42.6	51.2	0.990	5.50	10	【小型車】 51.4	【小型車】 507	【小型車】 0	31.6	0.0
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.2	34.3	51.7	—	—	—	—	—	42.5	51.1				【大型車】 60.0	【大型車】 14	【大型車】 0		
			No.3	34.5	53.0	—	—	—	—	—	42.3	50.9								
			No.4	34.8	54.7	—	—	—	—	—	42.0	50.6								
			No.5	35.1	56.9	—	—	—	—	—	41.7	50.3								
			No.6	35.5	59.6	—	—	—	—	—	41.3	49.9								
			No.7	35.9	62.6	—	—	—	—	—	40.9	49.5								
			No.8	36.4	66.0	—	—	—	—	—	40.4	49.0								
			No.9	36.8	69.6	—	—	—	—	—	40.0	48.6								
	No.10	37.3	73.4	—	—	—	—	—	39.5	48.1										

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車		
	A特性音 響パワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰				その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)		離散点 音源の数	昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点まで の距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)	備考											
経路9	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	38.9	88.2	—	—	—	—	—	37.9	46.5	0.297	1.65	10	【小型車】 43.3	【小型車】 104	【小型車】 0	15.8	0.0
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.2	38.8	86.8	—	—	—	—	—	38.0	46.6				【大型車】 51.9	【大型車】 0	【大型車】 0		
			No.3	38.6	85.4	—	—	—	—	—	38.2	46.8								
			No.4	38.5	84.1	—	—	—	—	—	38.3	46.9								
			No.5	38.4	82.7	—	—	—	—	—	38.4	47.0								
			No.6	38.2	81.4	—	—	—	—	—	38.6	47.2								
			No.7	38.1	80.0	—	—	—	—	—	38.7	47.3								
			No.8	37.9	78.7	—	—	—	—	—	38.9	47.5								
			No.9	37.8	77.4	—	—	—	—	—	39.0	47.6								
	No.10	37.6	76.1	—	—	—	—	—	39.2	47.8										

予測地点	X座標	Y座標	Z座標
C	143.5	85.5	1.2

昼間 経路計 39.4 (dB)

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
				距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
	距離 減衰量 (dB)	予測地 点まで の距離 (m)		回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)	備考												
経路1	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	39.9	98.9	—	—	—	—	36.9	45.5	0.188	1.04	10	【小型車】 40.1	【小型車】 238	【小型車】 0	16.2	0.0
			No.2	39.8	97.8	—	—	—	—	37.0	45.6								
			No.3	39.7	96.8	—	—	—	—	37.1	45.7								
			No.4	39.6	95.7	—	—	—	—	37.2	45.8								
			No.5	39.5	94.7	—	—	—	—	37.3	45.9								
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.6	39.4	93.7	—	—	—	—	37.4	46.0				【大型車】 48.7	【大型車】 0	【大型車】 0		
			No.7	39.3	92.6	—	—	—	—	37.5	46.1								
			No.8	39.2	91.6	—	—	—	—	37.6	46.2								
			No.9	39.1	90.5	—	—	—	—	37.7	46.3								
			No.10	39.0	89.5	—	—	—	—	37.8	46.4								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点まで の距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路2	【小型車】 84.8	20	No.1	39.3	92.6	—	—	—	—	37.5	46.1	0.896	4.98	10	【小型車】 47.3	【小型車】 29	【小型車】 0	14.4	0.0
			No.2	39.2	91.1	—	—	—	—	37.6	46.2								
			No.3	39.1	89.8	—	—	—	—	37.7	46.3								
			No.4	39.0	88.8	—	—	—	—	37.8	46.4								
			No.5	38.9	88.1	—	—	—	—	37.9	46.5								
	【大型車】 93.4	20	No.6	38.8	87.6	—	—	—	—	38.0	46.6				【大型車】 55.9	【大型車】 0	【大型車】 0		
			No.7	38.8	87.4	—	—	—	—	38.0	46.6								
			No.8	38.8	87.5	—	—	—	—	38.0	46.6								
			No.9	38.9	87.9	—	—	—	—	37.9	46.5								
			No.10	38.9	88.6	—	—	—	—	37.9	46.5								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点まで の距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路3	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	38.9	87.6	—	—	—	—	37.9	46.5	0.488	2.71	10	【小型車】 46.3	【小型車】 299	【小型車】 0	23.4	0.0
			No.2	38.6	84.9	—	—	—	—	38.2	46.8								
			No.3	38.3	82.3	—	—	—	—	38.5	47.1								
			No.4	38.0	79.6	—	—	—	—	38.8	47.4								
			No.5	37.7	76.9	—	—	—	—	39.1	47.7								
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.6	37.4	74.2	—	—	—	—	39.4	48.0				【大型車】 54.9	【大型車】 0	【大型車】 0		
			No.7	37.1	71.5	—	—	—	—	39.7	48.3								
			No.8	36.8	68.8	—	—	—	—	40.0	48.6								
			No.9	36.4	66.1	—	—	—	—	40.4	49.0								
			No.10	36.0	63.4	—	—	—	—	40.8	49.4								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点までの 距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路4	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	35.9	62.2	—	—	—	—	40.9	49.5	0.229	1.27	10	【小型車】 44.3	【小型車】 238	【小型車】 0	22.0	0.0
			No.2	35.9	62.5	—	—	—	—	40.9	49.5								
			No.3	36.0	62.9	—	—	—	—	40.8	49.4								
			No.4	36.0	63.3	—	—	—	—	40.8	49.4								
			No.5	36.1	63.6	—	—	—	—	40.7	49.3								
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.6	36.1	64.1	—	—	—	—	40.7	49.3				【大型車】 52.9	【大型車】 14	【大型車】 0		
			No.7	36.2	64.5	—	—	—	—	40.6	49.2								
			No.8	36.3	64.9	—	—	—	—	40.5	49.1								
			No.9	36.3	65.4	—	—	—	—	40.5	49.1								
			No.10	36.4	65.9	—	—	—	—	40.4	49.0								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点までの 距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路5	【小型車】 84.8	20	No.1	40.3	103.4	—	—	—	—	36.5	45.1	0.573	3.18	10	【小型車】 45.4	【小型車】 250	【小型車】 0	21.8	0.0
			No.2	40.0	100.4	—	—	—	—	36.8	45.4								
			No.3	39.8	97.4	—	—	—	—	37.0	45.6								
			No.4	39.5	94.3	—	—	—	—	37.3	45.9								
			No.5	39.2	91.3	—	—	—	—	37.6	46.2								
	【大型車】 93.4	20	No.6	38.9	88.3	—	—	—	—	37.9	46.5				【大型車】 54.0	【大型車】 0	【大型車】 0		
			No.7	38.6	85.3	—	—	—	—	38.2	46.8								
			No.8	38.3	82.3	—	—	—	—	38.5	47.1								
			No.9	38.0	79.4	—	—	—	—	38.8	47.4								
			No.10	37.7	76.4	—	—	—	—	39.1	47.7								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の 数の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点までの距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路7	【小型車】 84.8	20	No.1	36.4	66.2	—	—	—	—	40.4	49.0	0.159	0.88	10	【小型車】 42.4	【小型車】 324	【小型車】 0	21.1	0.0
			No.2	36.4	66.2	—	—	—	—	40.4	49.0								
			No.3	36.4	66.2	—	—	—	—	40.4	49.0								
			No.4	36.4	66.2	—	—	—	—	40.4	49.0								
			No.5	36.4	66.2	—	—	—	—	40.4	49.0								
	【大型車】 93.4	20	No.6	36.4	66.3	—	—	—	—	40.4	49.0				【大型車】 51.0	【大型車】 14	【大型車】 0		
			No.7	36.4	66.3	—	—	—	—	40.4	49.0								
			No.8	36.4	66.4	—	—	—	—	40.4	49.0								
			No.9	36.5	66.5	—	—	—	—	40.3	48.9								
			No.10	36.5	66.6	—	—	—	—	40.3	48.9								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車		
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の 数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)	
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点まで の距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)												備考
経路8	【小型車】 84.8	20	No.1	36.0	63.4	—	—	—	—	—	40.8	49.4	0.990	5.50	10	【小型車】 57.9	【小型車】 507	【小型車】 0	38.2	0.0
			No.2	35.3	57.9	—	—	—	—	—	41.5	50.1								
			No.3	34.4	52.4	—	—	—	—	—	42.4	51.0								
			No.4	33.4	46.9	—	—	—	—	—	43.4	52.0								
			No.5	32.3	41.4	—	—	—	—	—	44.5	53.1								
	【大型車】 93.4	20	No.6	31.1	35.9	—	—	—	—	—	45.7	54.3				【大型車】 66.5	【大型車】 14	【大型車】 0		
			No.7	29.7	30.5	—	—	—	—	—	47.1	55.7								
			No.8	27.9	25.0	—	—	—	—	—	48.9	57.5								
			No.9	25.8	19.5	—	—	—	—	—	51.0	59.6								
			No.10	22.9	14.0	—	—	—	—	—	53.9	62.5								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の 数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点まで の距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路9	【小型車】	【小型車】	No.1	25.8	19.4	—	—	—	—	51.0	59.6	0.297	1.65	10	【小型車】	【小型車】	【小型車】	31.2	0.0
	84.8	20	No.2	25.2	18.1	—	—	—	—	51.6	60.2				58.7	104	0		
			No.3	24.5	16.8	—	—	—	—	52.3	60.9								
			No.4	23.9	15.7	—	—	—	—	52.9	61.5								
			No.5	23.3	14.6	—	—	—	—	53.5	62.1								
	【大型車】	【大型車】	No.6	22.7	13.6	—	—	—	—	54.1	62.7				【大型車】	【大型車】	【大型車】		
	93.4	20	No.7	22.1	12.8	—	—	—	—	54.7	63.3				67.3	0	0		
			No.8	21.6	12.1	—	—	—	—	55.2	63.8								
			No.9	21.3	11.6	—	—	—	—	55.5	64.1								
			No.10	21.1	11.4	—	—	—	—	55.7	64.3								

予測地点	X座標	Y座標	Z座標
D	112.4	126.2	1.2

昼間 経路計 34.0 (dB)

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点まで の距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路1	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	38.9	88.2	—	—	—	—	37.9	46.5	0.188	1.04	10	【小型車】 41.0	【小型車】 238	【小型車】 0	17.2	0.0
			No.2	38.8	87.3	—	—	—	—	38.0	46.6								
			No.3	38.7	86.5	—	—	—	—	38.1	46.7								
			No.4	38.7	85.7	—	—	—	—	38.1	46.7								
			No.5	38.6	84.9	—	—	—	—	38.2	46.8								
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.6	38.5	84.0	—	—	—	—	38.3	46.9				【大型車】 49.6	【大型車】 0	【大型車】 0		
			No.7	38.4	83.2	—	—	—	—	38.4	47.0								
			No.8	38.3	82.4	—	—	—	—	38.5	47.1								
			No.9	38.2	81.6	—	—	—	—	38.6	47.2								
			No.10	38.1	80.8	—	—	—	—	38.7	47.3								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル			離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数	昼間 (台)		夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)	
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点まで の距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)												備考
経路2	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	35.1	57.2	—	—	—	—	41.7	50.3	0.896	4.98	10	【小型車】 50.0	【小型車】 29	【小型車】 0	17.1	0.0	
			No.2	35.3	58.3	—	—	—	—	41.5	50.1									
			No.3	35.5	59.8	—	—	—	—	41.3	49.9									
			No.4	35.8	61.6	—	—	—	—	41.0	49.6									
			No.5	36.1	63.8	—	—	—	—	40.7	49.3									
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.6	36.4	66.3	—	—	—	—	40.4	49.0				【大型車】 58.6	【大型車】 0	【大型車】 0			
			No.7	36.8	69.1	—	—	—	—	40.0	48.6									
			No.8	37.2	72.1	—	—	—	—	39.6	48.2									
			No.9	37.5	75.3	—	—	—	—	39.3	47.9									
			No.10	37.9	78.7	—	—	—	—	38.9	47.5									

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点まで の距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路3	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	38.0	79.4	—	—	—	—	38.8	47.4	0.488	2.71	10	【小型車】 46.7	【小型車】 299	【小型車】 0	23.9	0.0
			No.2	37.8	77.4	—	—	—	—	39.0	47.6								
			No.3	37.5	75.4	—	—	—	—	39.3	47.9								
			No.4	37.3	73.5	—	—	—	—	39.5	48.1								
			No.5	37.1	71.6	—	—	—	—	39.7	48.3								
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.6	36.9	69.7	—	—	—	—	39.9	48.5				【大型車】 55.3	【大型車】 0	【大型車】 0		
			No.7	36.6	68.0	—	—	—	—	40.2	48.8								
			No.8	36.4	66.3	—	—	—	—	40.4	49.0								
			No.9	36.2	64.6	—	—	—	—	40.6	49.2								
			No.10	36.0	63.1	—	—	—	—	40.8	49.4								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点まで の距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路4	【小型車】 84.8	20	No.1	36.0	62.9	—	—	—	—	40.8	49.4	0.229	1.27	10	【小型車】 43.8	238	0	21.5	0.0
			No.2	36.1	64.0	—	—	—	—	40.7	49.3								
			No.3	36.3	65.1	—	—	—	—	40.5	49.1								
			No.4	36.4	66.3	—	—	—	—	40.4	49.0								
			No.5	36.6	67.4	—	—	—	—	40.2	48.8								
	【大型車】 93.4	20	No.6	36.7	68.6	—	—	—	—	40.1	48.7				【大型車】 52.4	14	0		
			No.7	36.9	69.7	—	—	—	—	39.9	48.5								
			No.8	37.0	70.9	—	—	—	—	39.8	48.4								
			No.9	37.2	72.0	—	—	—	—	39.6	48.2								
			No.10	37.3	73.2	—	—	—	—	39.5	48.1								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点まで の距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路5	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	40.2	101.9	—	—	—	—	36.6	45.2	0.573	3.18	10	【小型車】 45.1	【小型車】 250	【小型車】 0	21.5	0.0
	No.2		40.0	99.7	—	—	—	—	36.8	45.4									
	No.3		39.8	97.5	—	—	—	—	37.0	45.6									
	No.4		39.6	95.4	—	—	—	—	37.2	45.8									
	No.5		39.4	93.3	—	—	—	—	37.4	46.0									
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.6	39.2	91.4	—	—	—	—	37.6	46.2		【大型車】 53.7	【大型車】 0	【大型車】 0				
	No.7		39.0	89.5	—	—	—	—	37.8	46.4									
	No.8		38.9	87.6	—	—	—	—	37.9	46.5									
	No.9		38.7	85.9	—	—	—	—	38.1	46.7									
	No.10		38.5	84.2	—	—	—	—	38.3	46.9									

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車	
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の 数の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点までの距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)											
経路7	【小型車】 84.8	20	No.1	37.4	74.1	—	—	—	—	39.4	48.0	0.159	0.88	10	【小型車】 41.1	【小型車】 324	【小型車】 0	19.8	0.0
			No.2	37.5	74.7	—	—	—	—	39.3	47.9								
			No.3	37.5	75.3	—	—	—	—	39.3	47.9								
			No.4	37.6	75.9	—	—	—	—	39.2	47.8								
			No.5	37.7	76.5	—	—	—	—	39.1	47.7								
	【大型車】 93.4	20	No.6	37.7	77.1	—	—	—	—	39.1	47.7				【大型車】 49.7	【大型車】 14	【大型車】 0		
			No.7	37.8	77.7	—	—	—	—	39.0	47.6								
			No.8	37.9	78.3	—	—	—	—	38.9	47.5								
			No.9	37.9	79.0	—	—	—	—	38.9	47.5								
			No.10	38.0	79.6	—	—	—	—	38.8	47.4								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車		
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)	
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点まで の距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)												備考
経路8	【小型車】 84.8	【小型車】 20	No.1	37.1	71.7	—	—	—	—	—	39.7	48.3	0.990	5.50	10	【小型車】 51.8	【小型車】 507	【小型車】 0	32.0	0.0
			No.2	36.6	67.8	—	—	—	—	—	40.2	48.8								
			No.3	36.1	64.0	—	—	—	—	—	40.7	49.3								
			No.4	35.6	60.6	—	—	—	—	—	41.2	49.8								
			No.5	35.2	57.4	—	—	—	—	—	41.6	50.2								
	【大型車】 93.4	【大型車】 20	No.6	34.8	54.7	—	—	—	—	—	42.0	50.6				【大型車】 60.4	【大型車】 14	【大型車】 0		
			No.7	34.4	52.3	—	—	—	—	—	42.4	51.0								
			No.8	34.1	50.5	—	—	—	—	—	42.7	51.3								
			No.9	33.8	49.2	—	—	—	—	—	43.0	51.6								
			No.10	33.7	48.5	—	—	—	—	—	43.1	51.7								

走行 経路No.	発生源特性		離散点 音源No.	減衰量						予測地点における 騒音レベル		離散点音源			単発騒音 暴露 レベル (dB)	交通量		等価騒音レベル 小型車+大型車						
	A特性音 響ハワー レベル (dB)	走行 速度 (km/h)		距離減衰		回折減衰			その他の 減衰量 (dB)	小型車 (dB)	大型車 (dB)	離散点 音源間の 走行時間 (s)	離散点 音源の 間隔 (m)	離散点 音源の 数		昼間 (台)	夜間 (台)	昼間 (dB)	夜間 (dB)					
				距離 減衰量 (dB)	予測地 点までの 距離 (m)	回折 減衰量 (dB)	行路差 (m)	フレネル 数(N)												備考				
経路9	【小型車】	20	No.1	30.3	32.9	—	—	—	—	46.5	55.1	0.297	1.65	10	【小型車】	【小型車】	【小型車】	22.2	0.0					
	84.8		No.2	30.8	34.5	—	—	—	—	46.0	54.6				49.6	104	0							
	No.3		31.2	36.2	—	—	—	—	45.6	54.2														
	No.4		31.5	37.8	—	—	—	—	45.3	53.9														
	No.5		31.9	39.4	—	—	—	—	44.9	53.5														
	【大型車】	20	No.6	32.3	41.0	—	—	—	—	44.5	53.1									【大型車】	【大型車】	【大型車】		
	93.4		No.7	32.6	42.7	—	—	—	—	44.2	52.8				58.2	0	0							
	No.8		32.9	44.3	—	—	—	—	43.9	52.5														
	No.9		33.2	45.9	—	—	—	—	43.6	52.2														
	No.10		33.5	47.6	—	—	—	—	43.3	51.9														

3. 夜間最大値計算書

騒音発生源		No.	基準距離における 騒音レベル (dB)		騒音継続時間 (時～ 時) 又は 騒音発生回数		予測地点までの距離 (m)				各予測地点における 騒音レベルの最大値 (dB)			
							a 地点	b 地点	c 地点	d 地点	a 地点	b 地点	c 地点	d 地点
定常騒音	給排気口 (24時間換気)	F2	53.5	メーカー資料	22:00～翌6:00	28800秒	14.6	76.7	80.9	22.4	30.2	15.8	15.3	26.5
	給排気口 (24時間換気)	F6	28.5	メーカー資料	22:00～24:00	28800秒	81.0	15.5	15.3	75.9	-9.7	4.7	4.8	-9.1
	キュービクル	Q1	54.5	メーカー資料	22:00～24:00	28800秒	22.4	86.4	86.7	3.7	27.5	15.8	15.7	43.1
夜間(午後10時～午前6:00)の騒音レベルの最大値 (dB)											30.2	15.8	15.7	43.1
区域の区分											第3種区域			
規制基準 (dB)											50	50	50	50
評 価											適合	適合	適合	適合
予測地点		選定理由												
a地点		24時間稼働の給排気口から発生する騒音の影響を把握する目的で、等価騒音レベル予測地点A側の敷地境界上に設定した。												
b地点		24時間稼働の給排気口から発生する騒音の影響を把握する目的で、等価騒音レベル予測地点B側の敷地境界上に設定した。												
c地点		24時間稼働の給排気口から発生する騒音の影響を把握する目的で、等価騒音レベル予測地点C側の敷地境界上に設定した。												
d地点		24時間稼働のキュービクルから発生する騒音の影響を把握する目的で、等価騒音レベル予測地点D側の敷地境界上に設定した。												