

ISSN 1346-7328

国総研資料 第382-400号

平成19年6月

# 国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of  
National Institute for Land and Infrastructure Management

No.382-400

June 2007

## 道路環境影響評価の技術手法 (国土技術政策総合研究所担当部分)

Environment Impact Assessment Technique for Road Project

国土交通省 国土技術政策総合研究所

National Institute for Land and Infrastructure Management  
Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Japan

道路環境影響評価の技術手法

5. 低周波音	5.1 自動車の走行に係る低周波音(Ver.2-1)
環境研究部道路環境研究室	主任研究官 吉永 弘志 室長 並河 良治 前交流研究員 沢村 英男
旧建設省土木研究所環境部交通環境研究室	室長 大西 博文 主任研究官 上坂 克巳
名古屋高速道路公社計画部環境対策室	元室長 村井 逸朗

5. Low-frequency noise 5.1 Low-frequency noise by Road Traffic (Ver.2-1)

Environment Impact Assessment Technique for Road Project

Environment Department Road Environment Division	Senior Researcher Hiroshi Yoshinaga Head Yoshiharu Namikawa Guest Research Engineer Hideo Sawamura
Public Works Research Institute(Former) Road Environment Division	Head Hirofumi Onishi(Former) Senior Researcher Katsumi Uesaka(Former)
An anti-Nagoya Highway public corporation(Former) Planning Department Environment Division	Head Itsuro Murai(Former)

概要

本資料は道路事業における環境影響評価の5. 低周波音 5.1 自動車の走行に係る低周波音(Ver.2-1)を対象に環境影響評価を行う場合の一般的な技術手法を示したものである。事業特性の把握、地域特性の把握、調査、予測、環境保全処置の検討及び評価を行う場合の具的的手法を示し、その内容に解説を加えた。

平成 19 年度版においては道路事業に係る環境影響評価の項目及びに当該等項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全の為の処置に関する指針等を定める省令(平成十年建設省令第十号)の平成 18 年 3 月の改正に伴い改正を行った。

キーワード:

環境影響評価技術、道路事業、低周波音

Synopsis

This document introduces general technological method for performing environment impact assessments aimed at low-frequency noise by road traffic. The document in traduces specific method used to clarify project characteristics and clarify regional characteristics induct surveys, make prediction, study environmental conservation measures, and perform assessment. The document presents to commentaries on it contents.

In the version in 2007, the document in revised based on revision of ministerial order for Environment impact assessment pf road project.

Key Words:

EIA , Road Project , Low-frequency noise

## 5 . 低周波音（参考項目以外の項目）

### 5.1 自動車の走行に係る低周波音（参考項目以外の項目）

自動車の走行に係る低周波音の環境影響評価についての調査は、予測地点の設定を目的として行う。予測では、既存調査結果より導かれた予測式又は類似事例により将来の低周波音圧レベル（ここでは、「1～80Hzの50%時間率音圧レベル $L_{50}$ 」及び「1～20HzのG特性5%時間率音圧レベル $L_{G5}$ 」のことをいう。）を予測する。予測結果から、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、環境保全措置の検討を行う。評価は、環境影響の回避・低減の観点から行う。

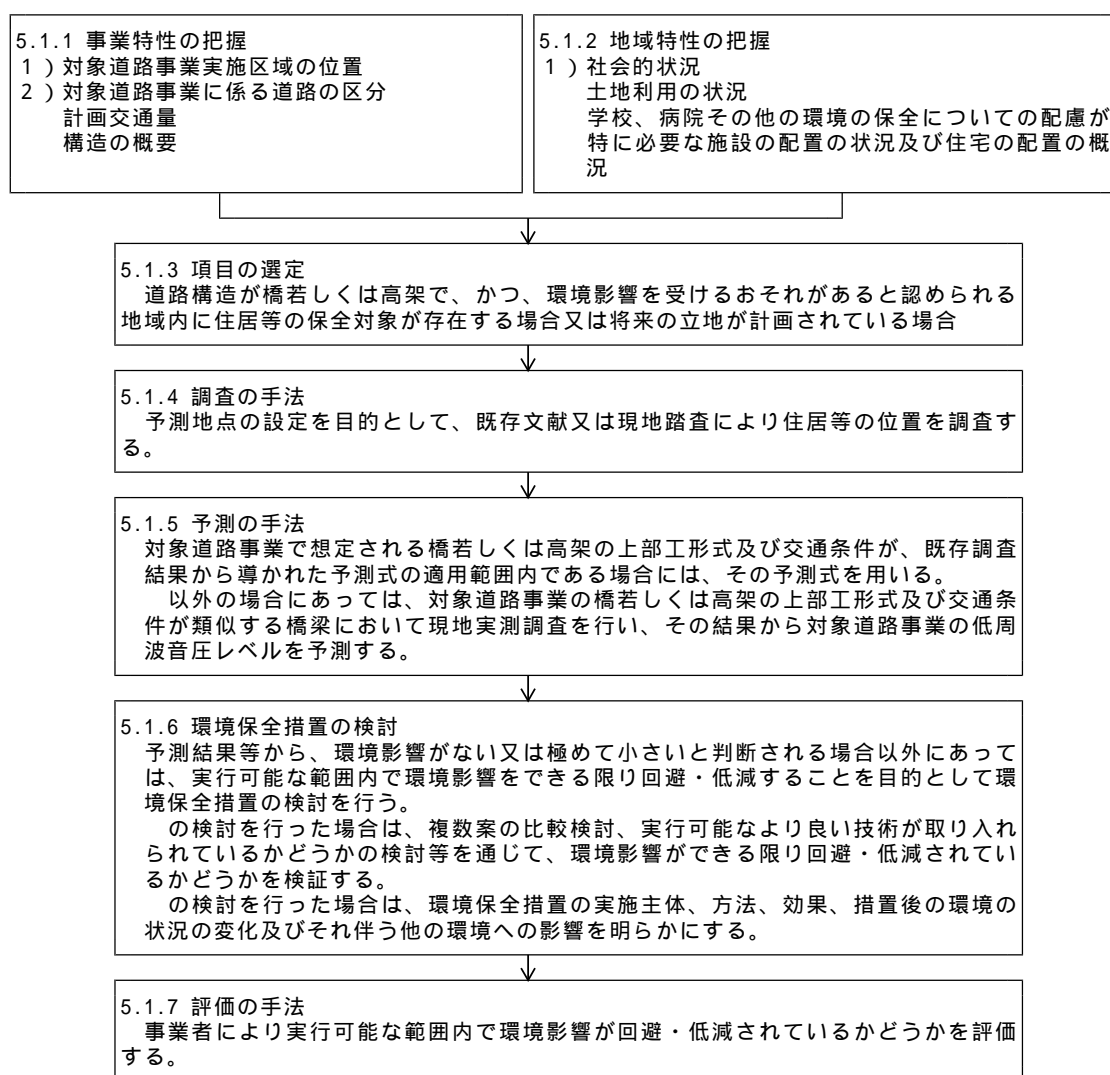


図 - 5.1 自動車の走行に係る低周波音の環境影響評価における調査、予測及び評価の流れ

#### 5.1.1 事業特性の把握

事業特性の把握については、計画の熟度に応じ、自動車の走行に係る低周波音に関連する以下の内容を把握する。

- 1) 対象道路事業実施区域の位置
- 2) 対象道路事業に係る道路の区分（道路構造令（昭和45年政令第320号）第三条に規定する道路の区分をいう。）、計画交通量及び構造の概要
  - (1) 計画交通量（対象とする時期、将来年平均日交通量）
  - (2) 構造の概要  
道路構造の種類（橋若しくは高架の有無）、概ねの位置、区間

#### 【解説】

これらの事業特性は、項目の選定、予測の実施に必要なになる。

##### 1) 項目の選定に係る事業特性

「対象道路事業実施区域の位置」は、住居等の保全対象（「5.1.2 地域特性の把握」で把握）との位置関係を判断するために必要である。また、「構造の概要」は、「5.1.3 項目の選定」の検討に必要なである。

##### 2) 予測に用いる事業特性

「対象道路事業実施区域の位置」、「計画交通量」及び「構造の概要」は、予測の実施に当たって必要な情報である。なお、これらの情報は、「5.1.5 予測の手法」において、予測に必要な精度で再整理する必要がある。

### 5.1.2 地域特性の把握

地域特性の把握については、対象道路事業実施区域及びその周囲において入手可能な最新の文献<sup>\*1</sup>その他の資料（出版物等であって、事業者が一般に入手可能な資料）に基づき、自動車の走行に係る低周波音に関連する以下の内容を把握する。

#### 1) 社会的状況

##### (1) 土地利用の状況

土地利用の現況、土地利用計画の状況

##### (2) 学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設の配置の状況及び住宅の配置の概況

学校、病院、幼稚園、児童福祉法に基づく児童福祉施設（保育所等）、老人ホーム、図書館等の配置の状況、集落の状況、住宅の配置の概況、将来の住宅地の面整備計画の状況

### 【解説】

これらの地域特性は、項目の選定、予測の実施に必要となる。

#### 1) 項目の選定に係る地域特性

項目の選定に係る地域特性として、「土地利用の現況」、「学校、病院、幼稚園、児童福祉法に基づく児童福祉施設（保育所等）、老人ホーム、図書館等の配置の状況」、「集落の状況」、「住宅の配置の概況」等から現在の保全対象の立地状況を把握する。また、「土地利用計画の状況」、「将来の住宅地の面整備計画の状況」等から将来の保全対象の立地状況を想定する。これらと「5.1.1 事業特性の把握」で整理した対象道路事業実施区域の位置関係から、項目の選定について検討する。詳細は、「5.1.3 項目の選定」を参照のこと。

#### 2) 予測に用いる地域特性

「土地利用の現況」、「住宅の配置の概況」等は、「5.1.4 調査の手法」に示す調査すべき情報（「住居等の位置」）として用いることができる（「5.1.4 調査の手法」\*1参照）。

#### \*1 「入手可能な最新の文献」

文献の例を表 - 5.1に示す。

表 - 5.1 地域特性の項目と資料の例

地域特性の項目		文献・資料名	文献・資料から抽出する内容	発行者等
社会的状況	土地利用の状況	土地利用図	土地利用の現況 土地利用計画の状況	国土地理院
		土地利用現況図		都道府県 市町村
		土地利用基本計画図 土地利用動向調査		都道府県

	都市計画図		市町村
学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設の配置の状況及び住宅の配置の概況	住宅地図 病院名簿	学校、病院、幼稚園、児童福祉法に基づく児童福祉施設（保育所等）、老人ホーム、図書館等の配置の状況、集落の状況、住宅の配置の概況、将来の住宅地の面整備計画の状況	民間
	教育要覧 土地利用動向調査 社会福祉施設名簿		都道府県

### 5.1.3 項目の選定

本項目選定は、道路構造が橋若しくは高架で、かつ、その周辺に住居等の保全対象が存在する又は都市計画上若しくは土地利用上から住居等の将来の立地が計画されている場合に行う。

ここで、その周辺とは、対象道路事業実施区域の端部から100m<sup>\*1</sup>程度の範囲とする。

#### 【解説】

本項目の選定にあたっては、「5.1.1 事業特性の把握」で得られた「対象道路事業実施区域の位置」及び「対象道路事業に係る道路の区分」の「構造の概要」と「5.1.2 地域特性の把握」で得られた「社会的状況」の保全対象の立地状況から判断し、選定する場合には、その理由を明らかにするものとする。

#### \*1「100m程度」

比較的新しい道路橋の周辺における低周波音の既存調査結果<sup>1)</sup>によると、道路端での低周波音圧レベルは、低周波音に係る参考値（「5.1.7 評価の手法」\*1参照）程度以下である。さらに、道路橋からの低周波音は倍距離あたり約3dB低減することが上記調査結果より明らかになっており、道路端から100m程度離れた地点の低周波音圧レベルは道路端より10dB程度小さいことが予想される。したがって、対象道路事業実施区域の端部から100m程度離れると、低周波音の影響は十分小さくなると考えられる。

#### 5.1.4 調査の手法

##### 1) 調査すべき情報

住居等の位置

##### 2) 調査の基本的な手法

調査は、文献その他の資料<sup>\*1</sup>又は現地踏査により行う。

##### 3) 調査地域

調査地域は、道路構造が橋若しくは高架であり、影響範囲内に住居等の保全対象が立地、又は立地が計画されている地域とする。

#### 【解説】

調査は予測地点の設定を目的として行うものであり、予測・評価に対して、合理的に十分対応できる手法である。

#### \*1「文献その他の資料」

表 - 5.1に示す文献・資料の他、航空写真が該当する。なお、「5.1.2 地域特性の把握」で収集した情報を用いることができる。



### 5.1.5 予測の手法

#### 5.1.5-1 予測の前提条件

##### 1) 道路条件

「5.1.1 事業特性の把握」で示した事項に基づき、低周波音の予測に必要な道路条件<sup>\*1</sup>を設定する。

##### 2) 交通条件

###### (1) 予測対象時期

予測対象時期は、供用開始後定常状態になる時期及び環境影響が最大になる時期（最大になる時期を設定することができる場合に限る。）の他、必要に応じて中間的な時期についても設定する。

###### 定常状態

定常状態としては、道路構造令第二条第二十一号で定める計画交通量が見込まれる時期とする。

###### 環境影響が最大になる時期

省令第十条第1項第四号でいう「環境影響が最大となる時期（最大になる時期を設定することができる場合に限る）」とは、対象道路の供用予定時期以降に地域の自動車走行台キロの推計値が最大となる時期がある場合は、その時期をいう。また、それに該当しない場合については、対象道路事業の供用時期又は関連する道路整備等の影響を考慮し、対象道路において定常状態となる交通量の推計値を明らかに超える時期が設定できる場合、その時期をいう。

###### 中間的な時期

暫定供用・部分供用が予定されている場合にあっては、必要に応じて<sup>\*2</sup>当該時期も予測対象時期として設定する。

###### (2) 交通量

予測に用いる大型車類時間別交通量<sup>\*3</sup>は、予測対象時期における年平均日交通量及び車種構成を基に、類似地点における大型車類交通量の時間変動等を参考に設定する。

#### 5.1.5-2 予測の手法

低周波音圧レベルの予測手法は以下のとおりとする。

##### 1) 予測の基本的な手法

###### (1) 既存調査結果より導かれた予測式による方法<sup>1)</sup>

対象道路事業で想定される橋若しくは高架の上部工形式が鋼鈹桁橋、鋼箱桁橋、PCT桁橋、PC箱桁橋、コンクリート中空床版橋で大型車類交通量が2,100台/時以下である場合には、以下の予測式を用いる。

$$\begin{cases} L_0 = a \log_{10} X + b \\ L = L_0 - 10 \log_{10} (r/r_0) \end{cases} \quad (5.1)$$

ここで、 $L$ ：予測位置における低周波音圧レベル[dB]

$L_0$ ：基準点における低周波音圧レベル[dB]

$X$ ：大型車類交通量[台/時]

$r$ ：道路中心から予測位置までの斜距離[m]

$r_0$ ：道路中心から基準点までの斜距離 17.4[m]

$a, b$ ：定数

評価指標を $L_{50}$ とする場合： $a=21$ ， $b=18.8$ 、

$L_{65}$ とする場合： $a=17$ ， $b=37.2$

## (2) 類似事例により予測する方法

(1)の適用範囲以外の場合にあっては、対象道路事業の橋若しくは高架の上部工形式及び交通条件が類似する橋若しくは高架において、「低周波音の測定方法に関するマニュアル」<sup>2)</sup>等を参考として現地実測調査を行い、その結果から対象道路事業の低周波音圧レベルを予測する。

### 2) 予測地域

予測地域は、調査地域（「5.1.4 調査の手法 3) 調査地域」参照）と同じとする。

### 3) 予測地点

予測地点の選定にあたっては、予測地域において橋若しくは高架の上部工形式又は交通条件が変化することに区間を区切り、各区間のうち住居等の保全対象の位置を考慮して代表断面を選定する。予測地点は、この代表断面における住居等の位置の地上1.2mを原則とする。

## 5.1.5-3 予測の不確実性

橋若しくは高架の構造が特殊な場合など、上記予測式及び類似事例による予測が困難な場合<sup>\*4</sup>において、予測の不確実性の程度及び不確実性に係る環境影響の程度を勘案<sup>\*5</sup>して必要と認めるときは、当該不確実性の内容を明らかにできるようにしなければならない。

## 【解説】

「5.1.5-1 予測の前提条件」では、低周波音の予測に必要な道路条件及び交通条件を示した。また、環境影響評価実施の段階で、対象事業以外の事業活動等によりもたらされる低周波音を、当該事業以外の事業に対する環境影響評価結果等で具体的に把握できる場合、この影響も勘案して予測を行う。

低周波音の予測は、低周波音圧レベルが最大となる時間の1～80Hz（1/3オクターブバンド中心周波数の範囲）の50%時間率音圧レベル $L_{50}$ 及び1～20Hz（1/3オクターブバンド中心周波数の範囲）のG特性5%時間率音圧レベル $L_{65}$ を評価指標として行うものであり、既存調査結果より導かれた予測式の適用範囲により、評価に対して、合理的に十分対応できる手法である。

### 1) 既存調査結果より導かれた予測式による方法

既存調査結果より導かれた予測式による方法では、まず、大型車類交通量を説明変数とする回帰式により基準点の低周波音圧レベル（ $L_0$ ）を求める。次に、低周波音の距離

減衰特性により予測位置の低周波音圧レベル ( $L$ ) を予測する (図 - 5.2参照)。

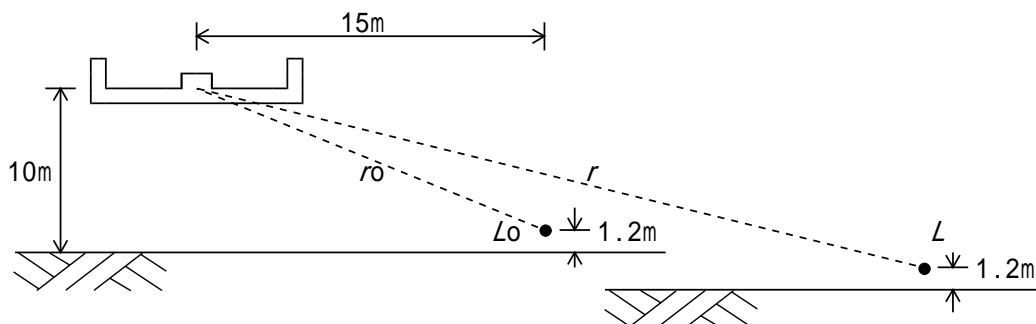


図 - 5.2 既存調査結果より導かれた予測式による方法

## 2) 類似事例による方法

類似の橋若しくは高架の調査結果から予測する方法は、対象道路事業の橋若しくは高架の上部工形式及び交通条件が類似する既存の橋若しくは高架において現地実測調査を行い、その結果から対象道路事業の低周波音圧レベルを予測するものである。

低周波音の現地実測調査は、「低周波音の測定方法に関するマニュアル」(平成12年10月環境庁)等を参考とし、沿道の1~80Hzの50%時間率音圧レベル $L_{50}$ 及び1~20HzのG特性5%時間率音圧レベル $L_{G5}$ を測定する。

調査は低周波音の状況が1年間を通じて平均的な状況を呈する平日に行うことを原則とし、調査時間帯は昼間及び夜間の各時間帯において10分間の測定を標準として1回以上測定する。

また、測定状況を把握するため、交通条件、測定点周辺の地形条件、土地利用状況等の周辺条件、測定時の気象条件(天候、風向、風速等)を調査する。

### \*1 「低周波音の予測に必要な道路条件」

低周波音の予測に必要な道路条件には、橋若しくは高架の上部工形式、車道部幅員、路面位置がある。これらは、「5.1.1 事業特性の把握」で示した事項を基本に、低周波音の予測に必要な精度で設定する。

### \*2 「必要に応じて」

施設が部分的に完成し供用されるとき(暫定供用・部分供用)は、一般に事業計画の目標時期に比べて影響が小さい。しかし、対象道路周辺の道路網の整備状況等によっては、これらの時期の交通量が目標時期の交通量を上回ることも考えられる。このような状況が生じる時期を環境影響評価手続きを行う段階で設定できる場合には、当該時期の予測も行うものとする。

### \*3 「予測に用いる大型車類時間別交通量」

低周波音の予測に必要な交通条件として大型車類時間別交通量を取り上げた。これは、道路橋周辺での低周波音圧レベルと大型車類交通量の相関が高いことが、既存調査結果<sup>1)</sup>より明らかになっていることによる。したがって、「(1)既存調査結果より導かれた予測式による方法」では、大型車類交通量を予測に必要な交通条件

としている。

予測時間帯は、交通量の時間変動を考慮して算出した大型車類交通量が日最大となる1時間帯とする。

\*4「橋若しくは高架の構造が特殊な場合など、上記予測式及び類似事例による予測が困難な場合」

これには、橋若しくは高架が併設、交差している場合や、これらの構造が特殊な場合など、既存調査結果より導かれた予測式の適用範囲外で、かつ類似事例が存在しない場合が相当する。

\*5「予測の不確実性の程度」

予測の不確実性の程度は、予測の前提条件を変化させて得られる、それぞれの予測の結果のばらつきの程度により、把握する。

### 5.1.6 環境保全措置の検討

#### 1) 環境保全措置の検討

予測結果等から、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、事業者により実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること及び国又は関係する地方公共団体が実施する環境の保全に関する施策によって示されている基準又は目標の達成に努めることを目的として環境保全措置<sup>\*1</sup>を検討する。その検討が環境影響評価の手続き中に段階的に実施された場合は、それぞれの検討の段階における環境保全措置の具体的な内容を明らかにできるよう整理する。

#### 2) 検討結果の検証

1) の検討を行った場合は、環境保全措置についての複数案の比較検討、実行可能なより良い技術が取り入れられているかどうかの検討により、実行可能な範囲内において環境影響をできる限り回避又は低減されているかどうかを検証する。

#### 3) 検討結果の整理

1) の検討を行った場合は、以下の事項を明らかにする。

- (1) 環境保全措置の実施主体、方法その他の環境保全措置の実施の内容
- (2) 環境保全措置の効果、種類及び当該環境保全措置を講じた後の環境の状況の変化並びに必要な応じ当該環境保全措置の効果の不確実性の程度
- (3) 環境保全措置の実施に伴い生ずるおそれがある環境への影響

#### 4) 事後調査

以下の事項に該当する場合であって、かつ環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあるときは、事後調査を実施<sup>\*3</sup>する。

- (1) 予測の不確実性の程度が大きい予測手法を用いる場合で環境保全措置を講ずる場合
- (2) 効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずる場合

### 【解説】

#### \*1「環境保全措置」

環境保全措置の例、効果の内容等を表 - 5.2に示す。

表 - 5.2 環境保全措置の例、効果等

環境保全措置の例	環境保全措置の効果	実施に伴い生ずるおそれのある他の環境への影響	効果の予測
橋若しくは高架の桁連結	桁の剛性向上による低周波音発生低減	振動の緩和が図られる。	現在の知見では、定性的な予測となる。
環境施設帯の設置	距離減衰による低周波音圧レベルの低減	大気質、騒音、振動、日照障害の緩和、良好な景観の形成、植樹帯の連続化による生物の生息環境の創出が図ら	式(5.1)の距離補正項を用いることにより、定量的な予測ができる。

		れる。	
--	--	-----	--

注) 低周波音の環境保全措置の実施に当たっては、その発生原因の把握のため、あらかじめ、十分な調査を行う必要がある。

\*2 「段階的に実施された場合」

段階的に実施された場合とは、方法書、準備書、評価書の各作成段階において環境保全措置の内容が変化した場合が相当する。

\*3 「事後調査を実施」

予測の基本的な手法として設定している「既存調査結果より導かれた予測式による方法」、「類似事例により予測する方法」を、その適用範囲において用いて環境保全措置の効果を予測する場合は、その効果に関する知見が十分に蓄積されていると判断でき、事後調査を行う必要はないと考えられる。

### 5.1.7 評価の手法

評価の手法は、以下による。

#### 1) 回避又は低減に係る評価

調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合においてはその結果を踏まえ、自動車の走行に係る低周波音に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行う。

#### 2) 基準又は目標との整合性の検討

国又は関係する地方公共団体による環境保全の観点からの施策によって、選定項目に関して基準又は目標<sup>\*1</sup>が示されている場合には、当該基準又は目標と予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価する。

### 【解説】

#### \*1「基準又は目標」

低周波音においては、国が実施する環境保全に関する施策による基準又は目標は示されていない。なお、参考となる指標としては以下のものが考えられる。

一般環境中に存在する低周波音圧レベル<sup>3)</sup>

1 ~ 80Hzの50%時間率音圧レベル $L_{50}$ で90dB

ISO 7196に規定されたG特性低周波音圧レベル<sup>4)</sup>

1 ~ 20HzのG特性5%時間率音圧レベル $L_{G5}$ で100dB

心身に係る苦情に関する評価指針<sup>5)</sup>

G特性音圧レベル $L_G$ で92dB

以下、上記の指標について解説する。

一般環境中に存在する低周波音圧レベル<sup>3)</sup>

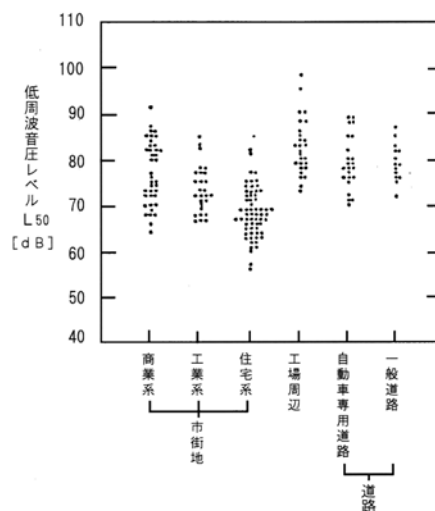


図 - 5.3 一般環境中の低周波音圧レベル (1 ~ 80Hz,  $L_{50}$ )

環境庁の一般環境中の低周波音の測定結果（図 - 5.3参照）及び被験者暴露実験等の調査結果によると、「一般環境中に存在するレベルの低周波空気振動では人体に及ぼす影響を証明しうるデータは得られなかった」とされている。

本参考指標は「一般環境中に存在する低周波音圧レベル」であり、これを参考に人体への影響を勘案することができる。

ISO 7196に規定されたG特性低周波音圧レベル<sup>4)</sup>

ISO 7196では、1～20Hzの周波数範囲において、平均的な被験者が知覚できる低周波音をG特性加重音圧レベルで概ね100dBとしている。

なお、G特性の周波数レスポンスは、図 - 5.4に示すとおりである。

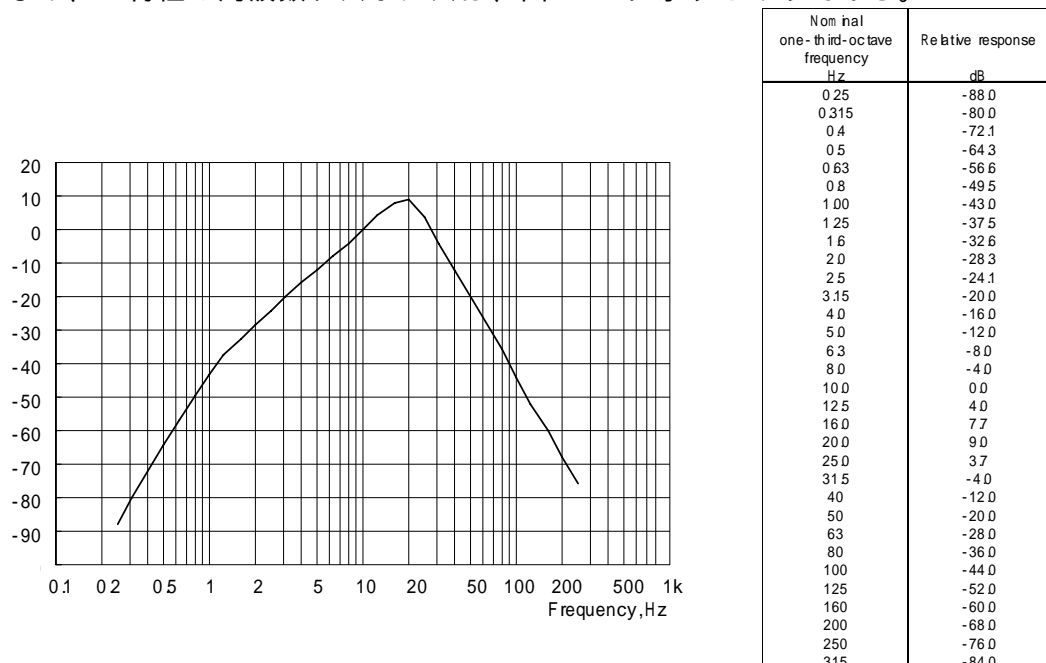


図 - 5.4 G特性の周波数レスポンス

本参考指標は、ISOで定められた根拠が明確な基準であり、広く一般に用いられているものである。

心身に係る苦情に関する評価指針<sup>5)</sup>

環境省の測定結果によると、G特性音圧レベル（音圧レベルが一定又は変動幅の少ない（5 dB以下）場合：10秒間から1分間程度のG特性音圧レベルのパワー平均値、音圧レベルが（5 dBを越えて）変動する場合：最大G特性音圧レベル（5回から10回程度）のパワー平均値）が92dB以上であれば、「20Hz以下の低周波音による苦情の可能性が考えられる。」としている。

ただし、上記評価指針の適用範囲は工場、事業場、店舗、近隣の住居などに設置された施設等の固定発生源からの低周波音であること、留意事項として、交通機関等の移動発生源とそれに伴い発生する現象には適用しないこと、環境影響評価の環境保全目標値として策定したものではないこと、がそれぞれ明記されてい



る。

本参考指標は、環境省の測定結果から定められた根拠が明確な基準であるが、取扱に当たっては、十分な配慮が必要である。

#### 引用文献

- 1)村井，竹田，大西，上坂，那須，石渡：道路橋から発生する低周波音の実態と予測方法，日本音響学会騒音・振動研究会資料N-99-34，1999．
- 2)環境庁：低周波音の測定方法に関するマニュアル，2000.10.
- 3)環境庁大気保全局：低周波空気振動調査報告書，1984.12．
- 4)ISO7196：Acoustics-Frequency weighting characteristic for infrasound measurements，1995.
- 5)環境省環境管理局大気生活環境室：低周波音問題対応の手引書，2004.6.

## 謝辞

このたび、「5. 低周波音 5.1 自動車の走行に係る低周波音(ver.2-1)」で示した技術手法を改定するに当たり「道路環境影響評価の技術手法改定検討委員会」において審議をして頂いた。委員各位に対して、ここに衷心より感謝の意を表する。

また、地方整備局等及び道路関係公団・公社（株式会社）の皆様からも多大なデータを提供していただき、貴重なご意見を承った。ここに心より感謝を申し上げる。

### 道路環境影響評価の技術手法改定検討委員会

委員長	屋井 鉄雄	東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
委員	有田 智一	筑波大学大学院システム情報工学研究科助教授
	勝見 武	京都大学大学院地球環境学学助教授
	北林 興二	工学院大学大学院工学研究科
	小泉 武栄	東京学芸大学教育学部教授
	塩田 正純	工学院大学工学部教授
	田中 宏明	京都大学大学院工学研究科教授
	寺部 慎太郎	高知工科大学工学部助教授
	中井 祐	東京大学大学院工学系研究科助教授
	日置 佳之	鳥取大学農学部助教授
	山本 貢平	財団法人小林理学研究所所長
	横山 功一	茨城大学工学部教授

謝 辞 (平成12年10月版)

本資料で示した手法をとりまとめるにあたり、「4. 騒音」については「道路環境アセスメントマニュアルに関する騒音検討委員会」において、「5. 低周波音」及び「6. 振動」については「道路環境アセスメントマニュアルに関する振動検討委員会」において、専門的な技術事項に関する審議を行った。また、本資料で示した全ての環境影響評価項目に関する包括的な技術事項については「道路環境アセスメントマニュアル検討全体委員会」において審議を行った。これらの委員会における委員各位に対して、ここに深く感謝の意を表す。

また、地方建設局等及び道路関係公団・公社の皆様からも、多大なデータと貴重な御意見を提供していただいた。ここに感謝の意を表す。

道路環境アセスメントマニュアルに関する騒音検討委員会  
(平成10年7月～平成11年5月)

委員長	橘 秀樹	東京大学生産技術研究所 教授
委員	岩瀬 昭雄	新潟大学工学部 教授
	押野 康夫	(財)日本自動車研究所 ダイナミクス研究部 部長
	金安 公造	北海道大学 名誉教授
	塩田 正純	飛島建設(株) 技術研究所 副所長
	高木 興一	京都大学大学院工学研究科 教授
	西ヶ谷 忠明	(社)日本建設機械化協会建設機械化研究所研究第四部 次長
	山本 貢平	(財)小林理学研究所 所長

道路環境アセスメントマニュアルに関する振動検討委員会  
(平成10年7月～平成11年2月)

委員長	時田 保夫	(財)空港環境整備協会 航空環境研究センター所長
委員	金安 公造	北海道大学 名誉教授
	塩田 正純	飛島建設(株) 技術研究所 副所長
	成田 信之	(社)日本鋼構造協会 専務理事
	西ヶ谷 忠明	(社)日本建設機械化協会建設機械化研究所研究第四部 次長
	横田 明則	(財)小林理学研究所騒音振動第2研究室 室長
	横山 功一	茨城大学工学部 教授

道路環境アセスメントマニュアル検討全体委員会  
(平成11年5月～平成12年7月)

委員長	黒川 洸	東京工業大学大学院総合理工学研究科 教授
委員	金安 公造	北海道大学 名誉教授
	亀山 章	東京農工大学農学部 教授
	嘉門 雅史	京都大学防災研究所 教授
	楠田 哲也	九州大学工学研究院 教授
	橘 秀樹	東京大学生産技術研究所 教授
	時田 保夫	(財)空港環境整備協会 理事 兼 航空環境研究センター 所長
	松尾 陽	明治大学理工学部 教授
	村上 周三	東京大学生産技術研究所 教授
	横山 長之	(財)日本気象協会 参与(技師長)

(五十音順、敬称略、所属は当時)

-----  
国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of N I L I M

N o . 382-400          June 2007

編集・発行    c 国土技術政策総合研究所

-----

本資料の転載・複写の問い合わせは

〒 305-0802 茨城県つくば市旭 1 番地

企画部研究評価推進課    Tel029-864-2675