

様式第 1（要綱第 5 条関係）

※受付年月日	年 月 日
※受付番号	
※備考	

大規模小売店舗届出書
(新設届出書)

令和 7 年 4 月 7 日

徳島県知事 後藤田 正純 殿

株式会社クスリのアオキ
代表取締役 青木 宏憲
石川県白山市松本町 2512 番地

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) クスリのアオキ北島田店

所在地：徳島市北島田町二丁目 17 番 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

別記 1 のとおり

3 大規模小売店舗の新設をする日

令和 7 年 12 月 8 日

4 大規模小売店舗内の店舗面積の合計

1,787 m²

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

位 置 別紙建物配置図兼 1 階平面図（添付図面 3）のとおり
収容台数 別記 2 のとおり

(2) 駐輪場の位置及び収容台数

位 置 別紙建物配置図兼 1 階平面図（添付図面 3）のとおり
収容台数 別記 3 のとおり

(3) 荷さばき施設の位置及び面積

位 置 別紙建物配置図兼 1 階平面図（添付図面 3）のとおり
面 積 別記 4 のとおり

(4) 廃棄物等の保管施設の位置及び容量

位 置 別紙建物配置図兼 1 階平面図（添付図面 3）のとおり
容 量 別記 5 のとおり

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

別記 1 のとおり

(2) 来客が駐車場を利用することができる時間帯

別記 2 のとおり

(3) 駐車場の自動車の出入口の数及び位置

出入口数 別記 6 のとおり

位 置 別紙建物配置図兼 1 階平面図（添付図面 3）のとおり

(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

6 時～22 時

別記 1 小売業者一覧

小売業者名	代表者氏名	住所	主要販売品	店舗面積	開店時刻	閉店時刻
株式会社クスリのアオキ	代表取締役 青木 宏憲	石川県白山市松本町 2512 番地	医薬品等	1,787 m ²	9 時	24 時

別記 2 駐車場一覧

名称	位置	収容台数	利用可能時間帯	駐車場の種類	契約形態
平面駐車場	添付図面 3	63 台 (※)	8 時 30 分～0 時 30 分 (一部利用制限あり)	自走式平面	自社
合計					

※ 収容台数 63 台のほか、その他用途として 42 台を確保し、全体台数として 105 台を設置します。また別途従業員用として 47 台確保します。

別記 3 駐輪場一覧

名称	位置	収容台数
平面駐輪場	添付図面 3	20 台
合計		20 台

別記 4 荷さばき施設一覧

名称	位置	面積	利用可能時間帯
建物南側 (荷さばき施設①)	添付図面 3	48 m ²	6 時 00 分～22 時 00 分
建物南側 (荷さばき施設②)	添付図面 3	48 m ²	6 時 00 分～22 時 00 分
合計		96 m ²	

別記 5 廃棄物等の保管施設一覧

名称	位置	容量
建物南西側 (廃棄物保管施設①)	添付図面 3	8.4m ³
建物南東側 (廃棄物保管施設②)	添付図面 3	4.7m ³
合計		13.1m ³

別記 6 駐車場の自動車の出入口の数及び位置

駐車場の名称	駐車場の位置	出入口の数	出入口の位置	駐車待ちスペース	積算の根拠
平面駐車場	添付図面 3	2 箇所	添付図面 3 の①②	なし (ゲートなし)	※
合計		2 箇所			

※必要駐車待ちスペースの算出根拠

{(当該入口の 1 分当たりの来台数×1.6) - (当該入口の 1 分当たりの入庫処理可能台数)} ×6 (m)

{(94 台/60 分×1.6) - (450 台/60 分)} ×6 (m) = -29.96 (m)

以上の計算式では、マイナス値となり駐車待ちスペースは特に必要ないと検証される。

法第5条1項の届出に係る添付書類（法第5条第2項、省令第4条第1項）

（１）法人にあってはその登記簿の謄本

登記簿の謄本 株式会社クスリのアオキ （別添のとおり）

（２）主として販売する物品の種類

別記1 小売業者一覧のとおり

（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

建物の位置を示す図面 別添の建物配置図兼1階平面図（添付図面3）のとおり

店舗部分の配置を示す図面 別添の建物配置図兼1階平面図（添付図面3）のとおり

（４）必要な駐車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算出根拠

①必要な駐車台数

$$A \times S \times 0.144 \times C \div D \times E = 63 \text{ 台 } (\alpha)$$

②算出根拠

計算式の項目		算出等の根拠
地区	その他地区	用途地域（第一種住居地域）
S：店舗面積	1.787 千㎡	
A：店舗面積当たり日来客数原単位	1,046 人/千㎡	その他地区、人口、面積より
B：ピーク率	14.4%	
L：駅からの距離	900m	J R徳島線 蔵本駅
C：自動車分担率	70%	その他地区、人口40万人未満より
D：平均乗車人員	2.00 人/台	S<10 より
E：平均駐車時間係数	0.664	$(30 + 5.5 \times S) \div 60$
必要駐車台数	63 台	$A \times S \times B \times C \div D \times E$
届出駐車台数	63 台	

（端数処理：小数点以下第3位を四捨五入）

③共用駐車場の扱い

（i）来客のための駐車場が他の用途のための駐車場と共用される場合は、当該地の用途のための駐車台数（β）に（α）を加算した台数が、必要な駐車台数となる。

他の用途の名称	位 置	駐 車 台 数	算 出 根 拠
業務車両用等	添付図面3	2 台	建物設置者が管理
合 計（β）		2 台	

- (ii) 来客のための駐車場が利用者が一致する付施設のための駐車場と共用されている場合は、当該付施設の延べ床面積が大規模小売店舗の店舗面積の2割以下であるときは、必要駐車台数は、 α 台となる。
- 併設施設の計画はない

④必要台数の合計

$$(\alpha) + (\beta) + (\theta) = 65 \text{ 台}$$

(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方面別自動車台数予測値等

来客方面	方面別比率	来台数予測値／日	来台数予測値／時	摘 要
①計画地西面	4.6%	30 台	4 台	来店車両が通行する主要な道路を考慮して対象地域を方面別に分割し、各方面別の世帯数比率に基づいて設定した。
②計画地北西面	7.8%	51 台	7 台	
③計画地北東面	17.7%	116 台	17 台	
④計画地東面	35.7%	233 台	34 台	
⑤計画地南面	17.9%	117 台	17 台	
⑥計画地南東面	16.3%	107 台	15 台	
合計	100.0%	654 台	94 台	

・別添の方面別来店比率予測図、方面別発生集中交通量図（添付図面5、6）のとおり

②交通調査結果

調査地点	調 査 結 果		調査日時、時間帯
	平日	休日	
地点1：仮) 不動橋南交差点	1,702 台/時 (17 時台)	1,385 台/時 (12 時台)	令和6年7月22日(月) 令和6年7月21日(日) それぞれ8:00～翌1:00
地点2：仮) 計画地南交差点	3,245 台/時 (17 時台)	2,723 台/時 (12 時台)	

(6) 来客の自動車を駐車場に案内する経路及び方法

①自動車の案内経路、案内表示

別添の方面別発生集中交通量図（添付図面 6）のとおり

②交通整理員の配置状況

配置位置	配置人数	配置曜日	配置時間帯
出入口①	各 1 人 利用状況により増員等、柔軟に 対応します。	開業時等の繁忙時	利用状況による
出入口②			

別添の建物配置図兼 1 階平面図（添付図面 3）のとおり

(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

時間帯	荷さばき車両		廃棄物収集車両	
	10t	4t	バッカー車	トラック
6:00～7:00	1		1	1
7:00～8:00		1		
8:00～9:00		1		
9:00～10:00				
10:00～11:00				
11:00～12:00		1		
12:00～13:00				
13:00～14:00				
14:00～15:00				
15:00～16:00				
16:00～17:00				
17:00～18:00				
18:00～19:00				
19:00～20:00				
20:00～21:00				
21:00～22:00		1		
22:00～6:00				
合計	1	4	1	1

(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

遮音壁はなし

(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、それらの稼働時間及び位置を示す図面

設備名	図面上の位置	稼働予定時間帯
室外機（冷凍・冷蔵用）	別添図面 7 R1～R9	24 時間
室外機（空調用）	別添図面 7 S1～S16	8 時～24 時 (K25～K28 は 8 時～22 時)
排気ファン	別添図面 7 K1～K28	

(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

単位：dB

騒音種別	予測地点	A	B		C	D
		1F	1F	2F	1F	1F
設備騒音合成値		38	51	53	49	38
作業騒音合成値		35	42	42	44	36
来客車両走行音合成値		48	15	22	35	43
作業車走行音合成値		33	29	29	37	38
合成値		49	52	54	51	46
当該地域の類型	B 類型					
環境基準	55					

※1F=1.2m、2F=4.2m

別添騒音予測報告書参照

②夜間の等価騒音レベルの予測

単位：dB

騒音種別	予測地点	A	B		C	D
		1F	1F	2F	1F	1F
設備騒音合成値		32	45	45	45	33
作業騒音合成値		—	—	—	—	—
来客車両走行音合成値		40	10	18	31	39
作業車走行音合成値		—	—	—	—	—
合成値		41	45	45	45	40
当該地域の類型	B 類型					
環境基準	45					

※1F=1.2m、2F=4.2m

※「—」は騒音の発生がないことを示す。

別添騒音予測報告書参照

「昼間（6:00～22:00）」及び「夜間（22:00～翌 6:00）」における等価騒音レベルの予測結果は次のとおりとなりました。なお、環境基準の評価に当たり整数での比較となり、昼間 56 dB 以上、夜間 46 dB 以上が超過となります。

予測の結果、すべての予測地点において環境基準を下回る結果となりました。

(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

【最大値・敷地境界】

単位：dB

予測地点	a	b	c	d
騒音種別	1F	1F	1F	1F
設備騒音最大値	26	45	32	26
来客・従業員車両走行音最大値	54	17	46	54
当該地域の類型	第二種区域			
規制基準	45			

【最大値・住居位置】

単位：dB

予測地点	a'	c'	d'
騒音種別	1F	1F	1F
設備騒音最大値	26	32	27
来客・従業員車両走行音最大値	51	45	49
当該地域の類型	第二種区域		
規制基準	45		

※1F=1.2m

【最大値・住居位置・速度抑制対策後】

単位：dB

予測地点	a'	d'
騒音種別	1F	1F
設備騒音最大値	26	27
来客・従業員車両走行音最大値	44	43
当該地域の類型	第二種区域	
規制基準	45	

※1F=1.2m

別添騒音予測報告書参照

予測結果は次のとおりとなります。なお、規制基準の評価に当たり整数での比較となり、46 dB 以上が超過となります。予測の結果、地点 a、地点 c、地点 d で自動車走行音が規制基準を上回る結果となりました。このため、実際に影響の及ぶと考えられる住居位置（地点 a'、c'、d'）において再予測を行ったところ、地点 a'、d' において規制基準を上回りました。そのため、騒音対策として自動車走行音について、10km/h の徐行を促す看板を駐車場内に設置し速度抑制を行うこととしました。その結果、対策後の予測は規制基準を下回る結果となりました。

なお開店後、周辺より騒音に対する苦情等があった場合には、その原因を究明するとともに当該店舗に起因する場合には誠意をもって対応します。

(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		指針 原単位	一日当たり廃棄物 排出量A (指針原単位×S)	平均保管 日数B	見かけ比重 C (t/m ³)	排出予測量 A×B÷C
紙製 廃棄物等	6,000 m ² 以下の部分	1.787 千m ²	0.208	(0.372 t)	1日	0.10	3.72m ³
	6,000 m ² 超の部分	0 千m ²	0.011	(0 t)			
				計 0.372 t			
金属製 廃棄物等	6,000 m ² 以下の部分	1.787 千m ²	0.007	(0.013 t)	1日	0.10	0.13m ³
	6,000 m ² 超の部分	0 千m ²	0.003	(0 t)			
				計 0.013 t			
ガラス製 廃棄物等	6,000 m ² 以下の部分	1.787 千m ²	0.006	(0.011 t)	1日	0.10	0.11m ³
	6,000 m ² 超の部分	0 千m ²	0.002	(0 t)			
				計 0.011 t			
プラスチ ック製 廃棄物等	6,000 m ² 以下の部分	1.787 千m ²	0.020	(0.0357 t)	1日	0.01	3.57m ³
	6,000 m ² 超の部分	0 千m ²	0.003	(0 t)			
				計 0.0357 t			
生ごみ等	6,000 m ² 以下の部分	1.787 千m ²	0.169	(0.302 t)	1日	0.55	0.55m ³
	6,000 m ² 超の部分	0 千m ²	0.020	(0 t)			
				計 0.302 t			
その他の 可燃性 廃棄物等	6,000 m ² 以下の部分	1.787 千m ²	0.054	(0.096 t)	1日	0.38	0.25m ³
	6,000 m ² 超の部分	0 千m ²	0.054	(0 t)			
				計 0.096 t			
					合 計		8.33m ³
					届出容量		13.1m ³

(13) 街並みづくり等への配慮

①街並みづくりに係る配慮事項

- ・周辺景観と調和するようつとめ、不必要に華美な色彩の採用は避けます。

②屋外照明・広告塔照明の配置及び店頭計画と光害対策

照明灯の位置	照射の方向	照度	点灯時間	光害への対策
敷地内に適切な間隔で照明等を配置し、歩行者・車が安全に行き来出来る照度とします。(位置は図面3参照)			日没から営業時間終了まで防犯上必要な照明は夜明けまで点灯	周辺住居に直接照射しません。

指針に定める周辺地域の生活環境の保持への配慮

(1) 交通関係

- ・駐車場は、大店立地法指針に基づく必要駐車台数 63 台を満たしています。
- ・従業員駐車場を別途 47 台確保します。
- ・駐車場は一度引き込んでから駐車するように出入口直近には駐車区画を配置しません。
- ・オープン時・繁忙時については出入口に誘導員を配置し、車両の速やかな出入りと歩行者の安全を確保します。
- ・誘導経路については折込チラシ・案内看板等によりスムーズな誘導に努めます。

(2) 騒音関係

- ・従業員・荷さばき・廃棄物収集作業には不必要なアイドリングの禁止、車両のドア開閉を静かに行うよう指導・徹底します。
- ・騒音源となる機器類は定期的に点検を行うことで良好な状態を保ちます。
- ・夜間は廃棄物収集作業を行いません。
- ・夜間は住居に近接する駐車場の利用制限をカラーコーン等により行います。また 10 k m/h の速度抑制を看板等により周知し、周辺生活環境に配慮します。
- ・屋外での BGM は使用しません。
- ・閉店後は駐車場出入口をチェーンバリカ等により閉鎖します。

(3) 廃棄物関係

- ・ダンボール、缶・びんを中心にリサイクルに取り組みます。
- ・社内文書、コピー用紙等は再生紙を利用します。
- ・生ゴミ等の保管施設は密閉性を確保しており、温度管理が必要な廃棄物は冷蔵保管して臭気の発生を抑制します。その他の悪臭・汚水の発生するおそれのある廃棄物はビニール等で密閉保管して臭気の発生を抑制します。
- ・廃棄物保管施設は毎日水洗い清掃し、臭気の発生を抑制します。
- ・食品加工場で作業時に発生する汚水の悪臭対策として、加工場ごとに別々のグリストラップを設置し、毎日清掃します。

(4) その他

- ・照明の点灯は直接住居側に光が漏れないように配慮します。
- ・営業時間終了後、必要のない照明は速やかに消灯します。
- ・店舗の運営に関して周辺住民の要望があった場合には、改善の検討をします。
- ・地方公共団体等より、格段の要請はありませんが、今後具体的な要望等がある場合、災害時の避難場所としての一部敷地の使用や緊急時における物資の提供等について、協議検討のうえ協力します。
- ・駐車場内に適切な照明設備を配置するとともに、店内に防犯カメラを設置して死角を排除するなどにより青少年の蟄集を抑制します。
- ・青少年の非行防止策として、適宜従業員による店内巡回及び声かけ等を行います。

添付図面

図面 1 広域見取図 (S=1/15,000)

図面 2 周辺見取図兼騒音予測地点位置図 (S=1/1,500)

図面 3 建物配置図兼 1 階平面図 (S=1/500)

図面 4 立面図 (S=1/500)

図面 5 方面別来店比率予測図 (S=1/15,000)

図面 6 方面別発生集中交通量図 (S=1/5,000)

図面 7 騒音発生源位置図 (S=1/500)

現在事項全部証明書

石川県白山市松本町2512番地
株式会社クスリのアオキ

会社法人等番号	2200-01-008745	
商号	株式会社クスリのアオキ	
本店	石川県松任市松本町2512番地	
	石川県白山市松本町2512番地	平成17年 2月 1日変更 -----
公告をする方法	当会社の公告方法は、電子公告とする。 https://www.kusuri-aoki-hd.co.jp ただし、事故その他やむを得ない事由によって電子公告による公告をすることができない場合の公告方法は、日本経済新聞に掲載する方法とする。	平成29年 3月20日変更 -----
		平成29年 3月27日登記
会社成立の年月日	昭和60年1月26日	
目的	(1) 医薬品、医薬部外品、化粧品、医療機器、再生医療等製品、毒劇物、医療用麻薬及び農工業薬品その他健康、美、衛生等に関する商品（化粧用調整品、衛生用品、温度計、長さ計、はかり、圧力計、体積計、健康器具、美容器具、福祉器具及び介護器具等）の製造、卸売並びに販売 (2) 栄養補助食品、特定保健用食品、栄養機能食品、機能性表示食品、減塩食品、成分調整食品、乳製品、牛乳、加工乳、乳飲料、飲料水、菓子、米・麦等の穀類、麺類、調味料、塩、麴、酒類、農産物、水産物、肉類その他飲料及び食料品全般に関する商品の製造、加工、卸売並びに販売 (3) 日用雑貨、生活雑貨、トラベル用品、装飾雑貨、衣料品、靴、履物、鞆、雨具・晴具、自転車、その他車両・車両用品・部品、ベビー用品、文具及び事務用品・機器その他日用品等に関わる商品の製造、卸売並びに販売 (4) 家庭用電気製品・その他周辺機器、家具、寝具、室内装飾品及び工芸品等に関する商品の製造、卸売並びに販売 (5) 種苗・花・草木・樹木、肥料、園芸用品、ペット及びペット用品等に関する商品の製造、卸売及び販売並びに犬・猫等ペットの美容院・ペットカフェ等の経営 (6) 貴金属及び通信機器等に関する商品の製造、卸売及び販売並びに写真の現像・焼付 (7) 玩具、スポーツ用品、キャンプ・アウトドア活動関連設備・器具・道具、釣具、潜水用具、楽器、ミュージックテープ、ビデオテープ、ディスク、ブルーレイその他音楽・映像媒体及び娯楽用品等に関する商品の製造、卸売並びに販売	

	(8) 金物、工具、建築資材、塗料、木材、住宅設備機器、石油器具、ガス器具、消火器、防犯用器具、防災用器具及び灯油その他住宅関連機材等に関する商品の製造、卸売並びに販売 (9) 専売品等に関する商品（煙草、喫煙具、切手、収入印紙、書籍・雑誌・新聞及び商品券等）の販売並びにポイントカード、プリペイドカードの発行及び販売の代行、当せん金付証券法に基づく当せん金付証券及びスポーツ振興投票券の売りさばき (10) 自動販売機設置による物品販売及び自動販売機器の販売 (11) 調剤、特定健診、特定保健指導、健康相談、健康増進啓発、相談助言に対する専門職の派遣、受託臨床検査、健診機関の運営受託・健康増進サービス、治験（医薬品開発）支援その他地域医療に関する事業 (12) 古物の売買及びその受託販売 (13) 貨物運送業、倉庫業及び倉庫管理業、クリーニング及び貨物・荷物の取次代行、旅行斡旋及び保険代理 (14) ショッピングセンター、食堂・喫茶店等の飲食店、クリーニング店、理容室、美容室、エステティック・ネイルサロン、保育所、幼稚園、老人ホーム、ドライブイン、スポーツ・フィットネス・マッサージ・健康ランド施設、文化学習施設、遊技場、駐車場、ガソリン等燃料スタンド、乗り物シェア施設等施設の経営及び管理 (15) 給食及び配食サービス (16) 不動産の売買、賃貸借、仲介及び管理 (17) 金融業、両替業、総合リース業、レンタル・リース業、電子マネー事業、クレジットカード事業、公共料金等の収納代行業、集金代行業、支払代行業及び銀行代理業並びに現金自動預入支払機の導入、設置及びそれらに係る事務・運営に関する事業 (18) 労働者派遣業及び職業紹介事業 (19) 経営コンサルタント業、印刷及び出版業 (20) 介護保険法・生活保護法・老人福祉法・障がい者総合支援法に基づく施設開設・運営及びサービス・福祉サービス事業、健康増進法に基づく特定給食施設開設及び運営事業並びに道路運送法に基づく有償送迎運送事業 (21) 土地建物の有効利用や出店に関する企画及びコンサルティングに関する事業 (22) 各種研修・セミナー・イベント・市場調査の企画、コンサルティング及び運営並びに資格試験対策事業 (23) 給与計算業務、経理業務、採用及び人事管理業務、文書管理業務及び仕入業務に係る代行業 (24) コンピューター及びコンピューター周辺機器並びにコンピューターシステム及びコンピューターソフトウェアの開発、製造、販売、保守及び賃貸事業 (25) 発電事業及びその管理・運営並びに電気の売買に関する事業 (26) ビル・店舗・事務所並びに一般家屋に係る清掃、警備、その他一般ビルメンテナンスに関する事業 (27) 前1号から9号に関する輸出入事業 (28) 前1号から26号に関するフランチャイズチェーンの経営及びフランチャイジー加盟による運営業 (29) 前各号に付帯する一切の業務に関する事業 令和 2年 6月 4日変更 令和 2年 6月 17日登記
--	---

単元株式数	100株	平成17年 8月17日設定
		平成17年 8月24日登記
発行可能株式総数	8000万株	平成27年 5月21日変更
		平成27年 5月21日登記
発行済株式の総数 並びに種類及び数	発行済株式の総数 973万7560株	平成29年 5月10日変更
		平成29年 5月10日登記
資本金の額	金3億円	平成29年 5月 9日変更
		平成29年 5月10日登記
株式の譲渡制限に関する規定	当会社の株式を譲渡により取得することについて当会社取締役会の承認を要する。当会社の株主が当会社の株式を譲渡により取得する場合においては当会社が承認したもののみとする。 平成28年11月21日設定 平成28年12月 2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4番1号 三井住友信託銀行株式会社 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部 平成24年 4月 1日変更 平成24年 4月 2日登記	
役員に関する事項	取締役 青木 宏 憲	令和 6年 8月16日重任
		令和 6年 8月22日登記
	取締役 八幡 亮 一	令和 6年 8月16日重任
		令和 6年 8月22日登記
	取締役 青木 孝 憲	令和 6年 8月16日重任
		令和 6年 8月22日登記
	取締役 飯 嶋 仁	令和 6年 8月16日重任
		令和 6年 8月22日登記
	代表取締役 青木 宏 憲	令和 6年 8月16日重任
		令和 6年 8月22日登記
	監査役 三賀 森 正 裕	令和 6年 8月16日就任
		令和 6年 8月22日登記

石川県白山市松本町2512番地
株式会社クスリのアオキ

	会計監査人 仰 星 監 査 法 人	令和 6 年 8 月 1 6 日重任 令和 6 年 8 月 2 2 日登記
取締役等の会社に対する責任の免除に関する規定	当会社は、取締役（取締役であった者を含む。）の会社法第423条第1項の責任につき、善意でかつ重大な過失がない場合は、取締役会の決議によって、法令の定める限度額の範囲内で、その責任を免除することができる。 当会社は、監査役（監査役であった者を含む。）の会社法第423条第1項の責任につき、善意でかつ重大な過失がない場合は、取締役会の決議によって、法令の定める限度額の範囲内で、その責任を免除することができる。 平成18年 8月18日設定 平成18年 8月29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136条の規定により平成18年 5 月 1 日登記
監査役設置会社に関する事項	監査役設置会社	平成17年法律第87号第136条の規定により平成18年 5 月 1 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 8月18日設定 平成18年 8月29日登記



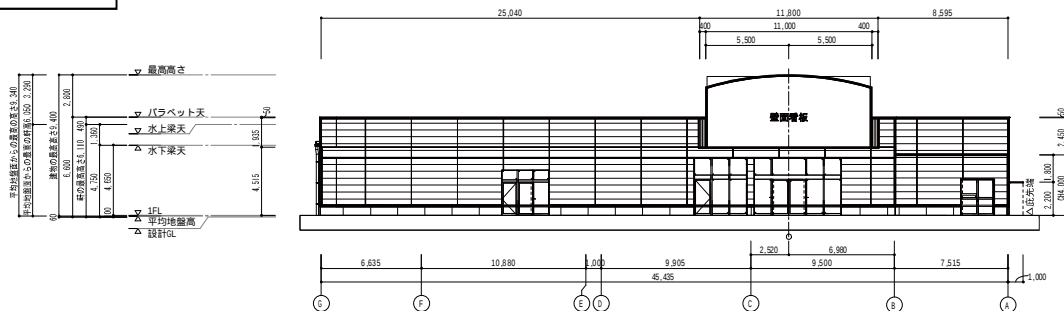
これは登記簿に記録されている現に効力を有する事項の全部であることを証明した書面である。

令和 7 年 3 月 1 2 日
金沢地方法務局
登記官

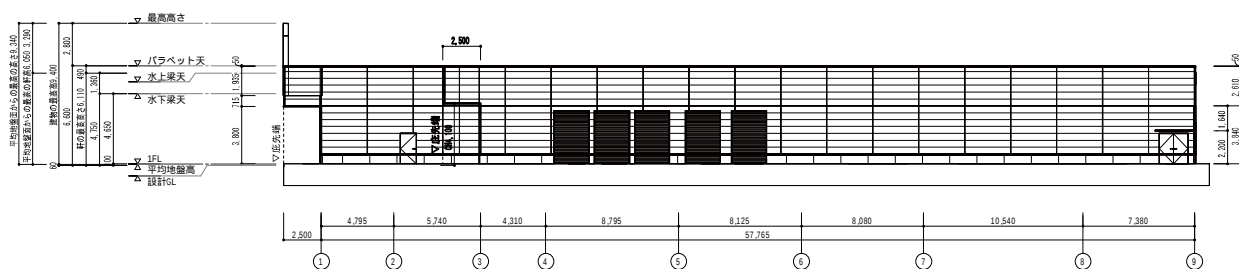
松 田 美 佳



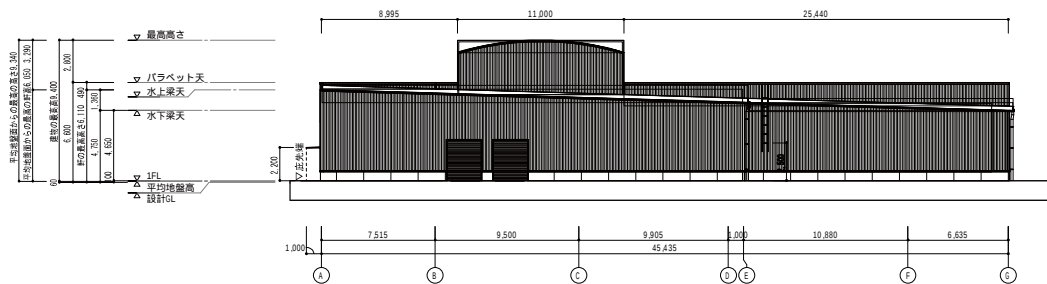
西立面図



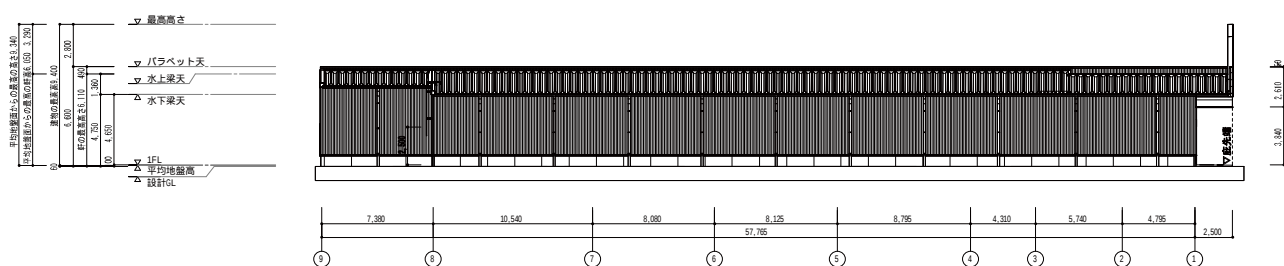
南立面図

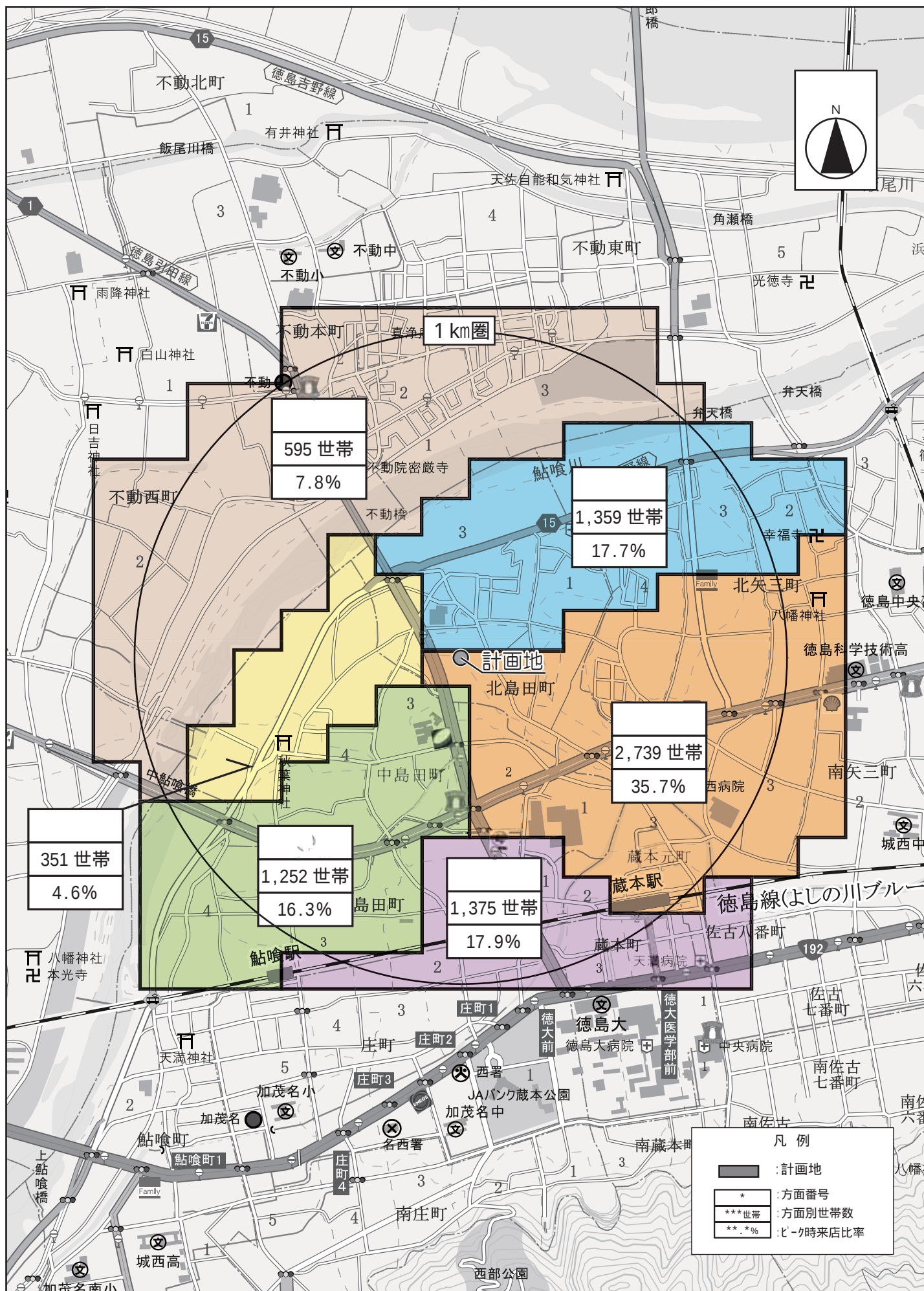


東立面図

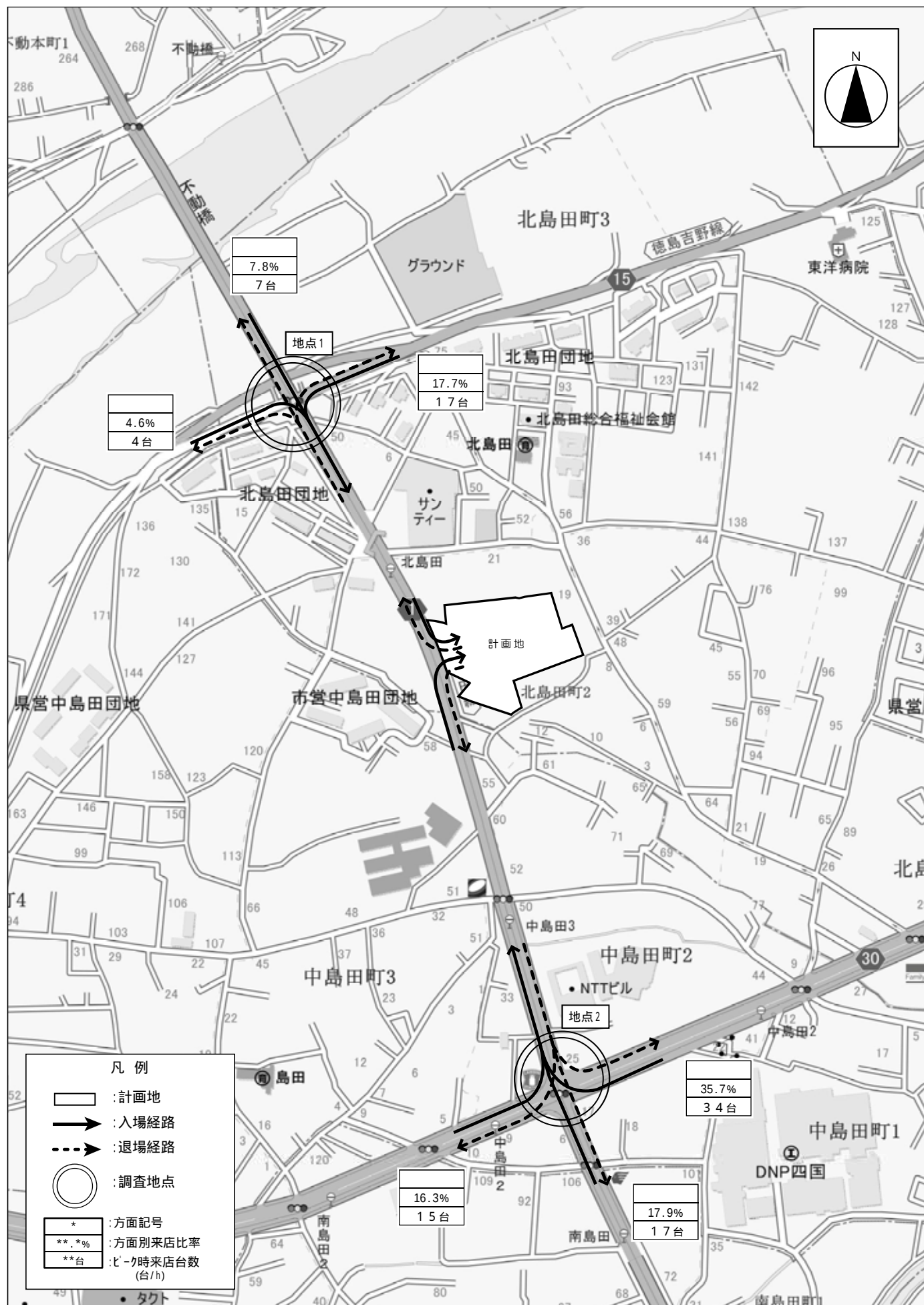


北立面図





図面 5 方面別来店比率予測図 (S=1/15,000)



図面 6 方面別発生集中交通量図(S=1/5,000)

(仮称) クスリのアオキ北島田店

新設に係る

交通計画報告書

目 次

1. 概 要.....	1
(1) 目 的.....	1
(2) 店舗概要.....	1
2. 現況交通状況.....	2
(1) 交通調査の概要.....	2
(2) 調査結果.....	2
3. 交通検討方針.....	5
(1) 交通量予測の考え方.....	5
(2) 検討手順.....	5
4. 交通量予測.....	6
(1) 計画店舗に伴う来店車両台数等の予測.....	6
(2) 来店車両の方面別比率の設定.....	6
5. 交通処理計画.....	8
(1) 動線計画.....	8
1) 来店車両経路の設定.....	8
2) 来店車両の方面別配分.....	8
(2) 交差点方向別交通量の予測.....	8
(3) 交通量及び交差点処理能力の検討.....	8
1) ピーク時交差点流入交通量の推計.....	8
2) 交差点処理能力の検討.....	11
3) 出入口の右折入退場の検討.....	11
交差点容量分析計算表.....	14

1. 概 要

(1) 目 的

本資料は、大規模小売店舗立地法に基づく新設の届出の要件である交通計画に関するものである。

交通状況について当該店舗周辺の現状を確認し、新規出店時の予測を行い、計画店舗出店に伴う周辺交通への影響を検討することを目的としている。

(2) 店舗概要

店舗の概要は、表 1 に示すとおりである。

表 1 計画店舗の概要

店 舗 名	(仮称)クスリのアオキ北島田店
所 在 地	徳島市北島田町二丁目 17 番 外
店 舗 面 積	1,787 m ²
営 業 時 間	9 : 00 ~ 0 : 00
駐 車 場 利 用 時 間 帯	8 : 30 ~ 0 : 30
駐 車 場 台 数	105 台 (来客用 63 台、その他 42 台) 別途従業員用 47 台
必要駐車台数	63 台 (小売店舗用)
用 途 地 域	第一種住居地域
出 入 口 計 画	出入口 2 箇所 (敷地西側)

2. 現況交通状況

(1) 交通調査の概要

店舗開店後の交通影響を予測・評価するため、現況交通流動の把握を行う目的で、計画地周辺において交通調査を実施した。

調査概要は以下のとおりである。

1) 調査年月日

平日：令和6年7月22日（月）

休日：令和6年7月21日（日）

2) 調査時間

8：00～翌1：00（平日・休日とも、17時間計測）

3) 調査箇所

調査箇所は、計画地周辺の交差点2ヶ所（p.9、参照）を選定した。

地点1：仮）不動橋南交差点（信号交差点）

地点2：仮）計画地南交差点（信号交差点）

4) 調査項目・内容

調査項目・内容は以下のとおりである。

調査項目	調査方法・内容
自動車交通量 （交差点方向別 車種別交通量）	調査地点において交差点を通過する車両を、車種別・方向別・時間別に計測した。 車種区分は、小型車・大型車とした。
信号現示調査	調査地点（信号交差点）において、信号機の青・黄・赤現示時間及びサイクル長を、ストップウォッチを用いて計測した。
道路幅員調査	調査地点（交差点）各方向の道路幅員を計測した。

(2) 調査結果

調査結果の概要を、表2に示す。また、時間帯別交通量を表3に、自動車交通流動図を図1に示す。

ピーク時間は平日では17時台、休日では12時台となっている。

表 2 現況交差点交通量調査結果

調査地点・項目		平日 7月22日(月)	休日 7月21日(日)
調査地点1： 仮)不動橋南交差点	調査時間計交通量	18,630台	15,516台
	ピーク時交通量	1,702台	1,385台
	ピーク時間帯	17時台	12時台
調査地点2： 仮)計画地南交差点	調査時間計交通量	36,651台	30,468台
	ピーク時交通量	3,245台	2,723台
	ピーク時間帯	17時台	12時台

交通量は交差点流入交通量を表す。

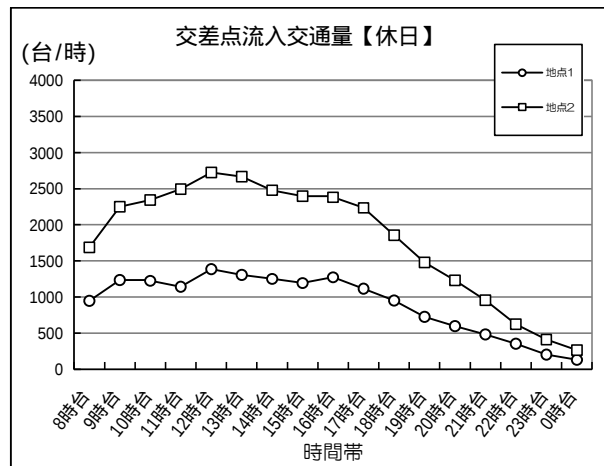
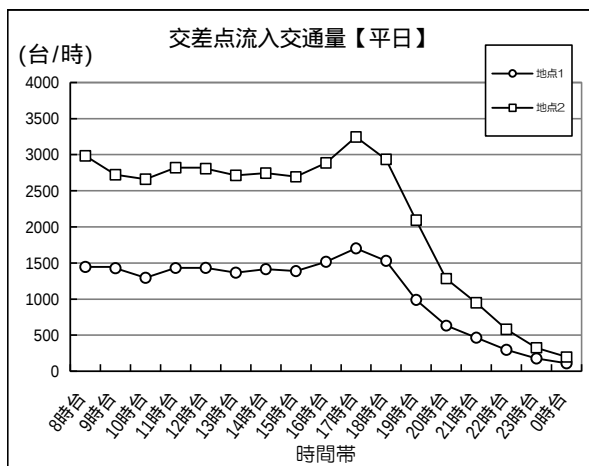
ピーク時間帯は時間帯別交差点流入交通量が最も多くなる時間帯とした。

表 3 時間帯別交通量(交差点流入交通量)結果

【平日】

【休日】

時間帯	地点1	地点2	時間帯	地点1	地点2
8時台	1,445	2,985	8時台	946	1,686
9時台	1,428	2,722	9時台	1,236	2,251
10時台	1,296	2,659	10時台	1,224	2,342
11時台	1,431	2,819	11時台	1,142	2,494
12時台	1,433	2,806	12時台	1,385	2,723
13時台	1,366	2,714	13時台	1,307	2,666
14時台	1,416	2,745	14時台	1,251	2,478
15時台	1,387	2,694	15時台	1,193	2,395
16時台	1,516	2,887	16時台	1,273	2,381
17時台	1,702	3,245	17時台	1,116	2,235
18時台	1,531	2,937	18時台	951	1,855
19時台	991	2,094	19時台	726	1,478
20時台	633	1,284	20時台	597	1,230
21時台	465	951	21時台	483	956
22時台	298	583	22時台	354	623
23時台	180	327	23時台	202	409
0時台	112	199	0時台	130	266
計	18,630	36,651	計	15,516	30,468



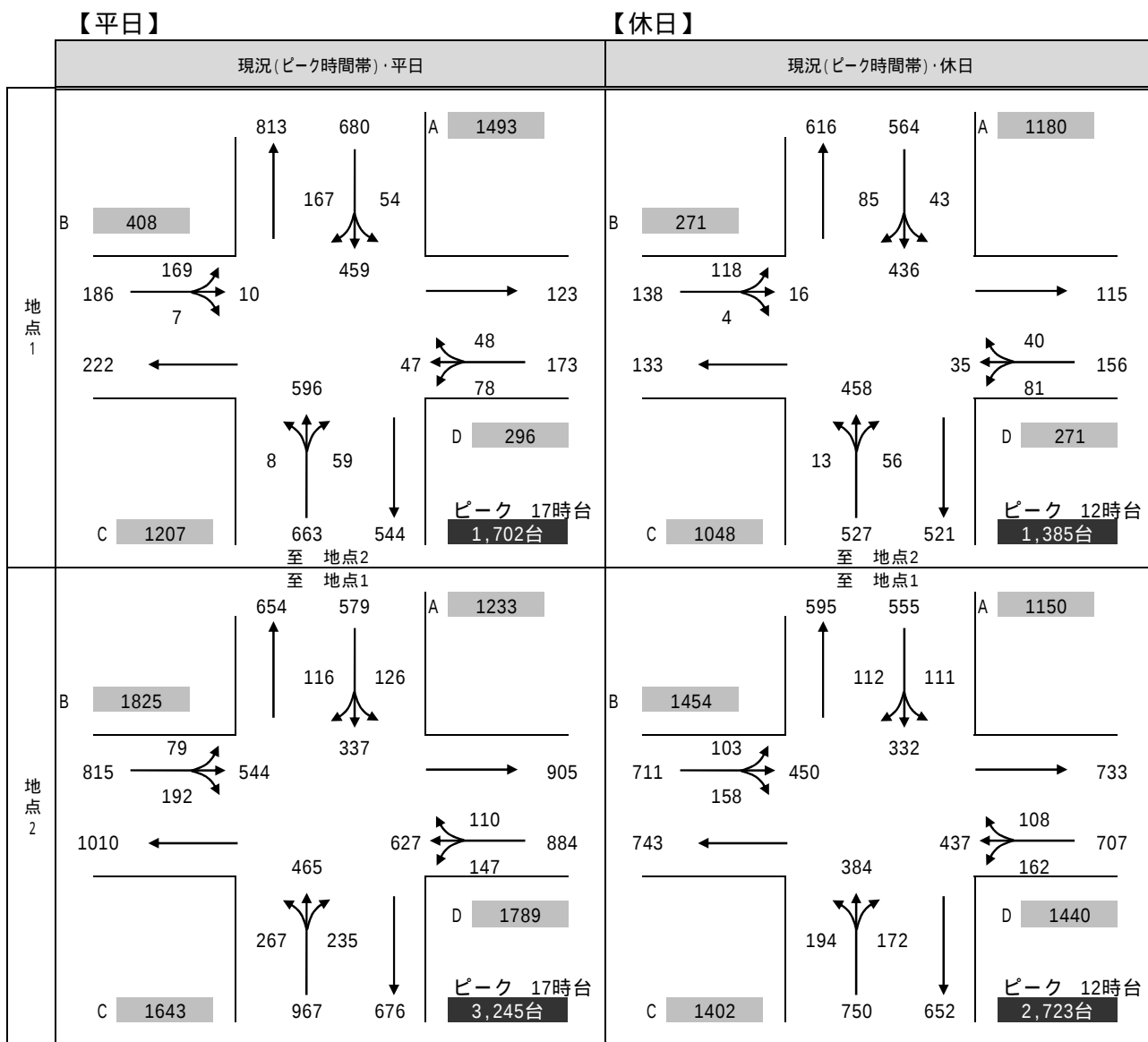


図 1 交差点流入交通量調査結果(現況ピーク時交差点流動図)

3. 交通検討方針

(1) 交通量予測の考え方

「現況交通量」と「開店後交通量」を比較する。

推計においては、「開店後交通量」＝「現況交通量」＋「新規出店に伴う来店車両台数」とする。

新規出店に伴う来店車両台数は、「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 経済産業省)」(以下「大店立地法指針」という)に従って算定する。

(2) 検討手順

店舗開設に伴う来店台数の算定及び交通影響評価の流れは以下のとおりである。

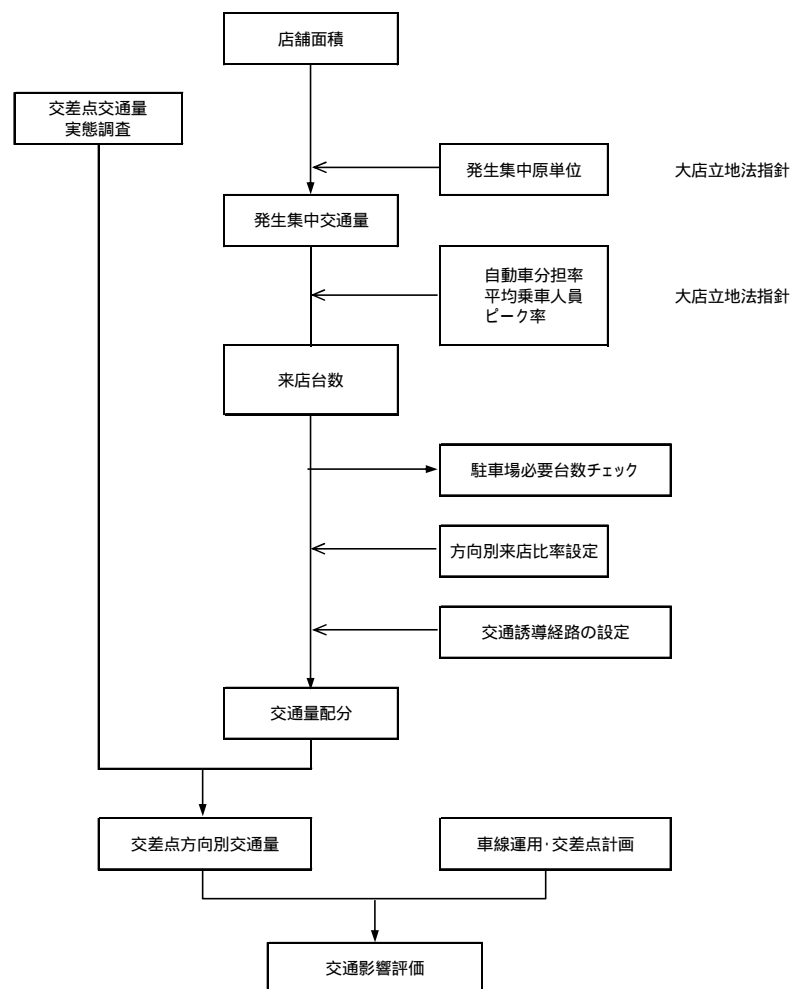


図 2 交通検討フロー

4. 交通量予測

(1) 計画店舗に伴う来店車両台数等の予測

新設により見込まれる来店車両台数等は、大店立地法指針に基づき算定した。
各種原単位及び算出結果は、表 4 に示すとおりである。

表 4 大店立地法指針による来店車両台数等

数値設定		
店舗面積	1,787 m ²	
人口	24.6 万人	
地区	2	商業地区：1、その他地区：2
L 駅からの距離	900 m	JR徳島線 蔵本駅

数値算定		算式
A 店舗面積当たり日来店客数原単位	1,046 人 / S	$1,100 - 30 \times S$
S 店舗面積	1.787 千m ²	
B ピーク率	14.40 %	
C 自動車分担率	70.00 %	その他地区 人口24.6万人より
D 平均乗車人員	2.00 人 / 台	$S < 10$ より
1 日の来店車両台数	654 台	$A \times S \times C \div D$
ピーク時の来店車両台数	94 台	$A \times B \times S \times C \div D$

今回の計画に伴って予測される来店車両台数は、1 日あたり 654 台、ピーク 1 時間あたり 94 台となる。平日、休日ともに同台数とした。

(2) 来店車両の方面別比率の設定

当該店舗への来店車両台数を周辺道路網に配分するため、周辺地区から当該店舗への方面別来店比率を設定する。

来店車両の方面別比率は、p.7 に示す計画地よりおよそ半径 1 km 内の地域を対象とし、来店車両が通行する主要な道路を考慮して対象地域を方面別に分割し、各方面別の世帯数比率に基づいて設定した。その結果は、表 5 及び p.7 に示すとおりである。

表 5 方面別来店比率の設定(世帯数比率)

方面記号	世帯数	比率
西	351世帯	4.6%
北西	595世帯	7.8%
北東	1,359世帯	17.7%
東	2,739世帯	35.7%
南	1,375世帯	17.9%
南東	1,252世帯	16.3%
計	7,671世帯	100.0%

出典：国勢調査メッシュデータ 令和2年 総務省

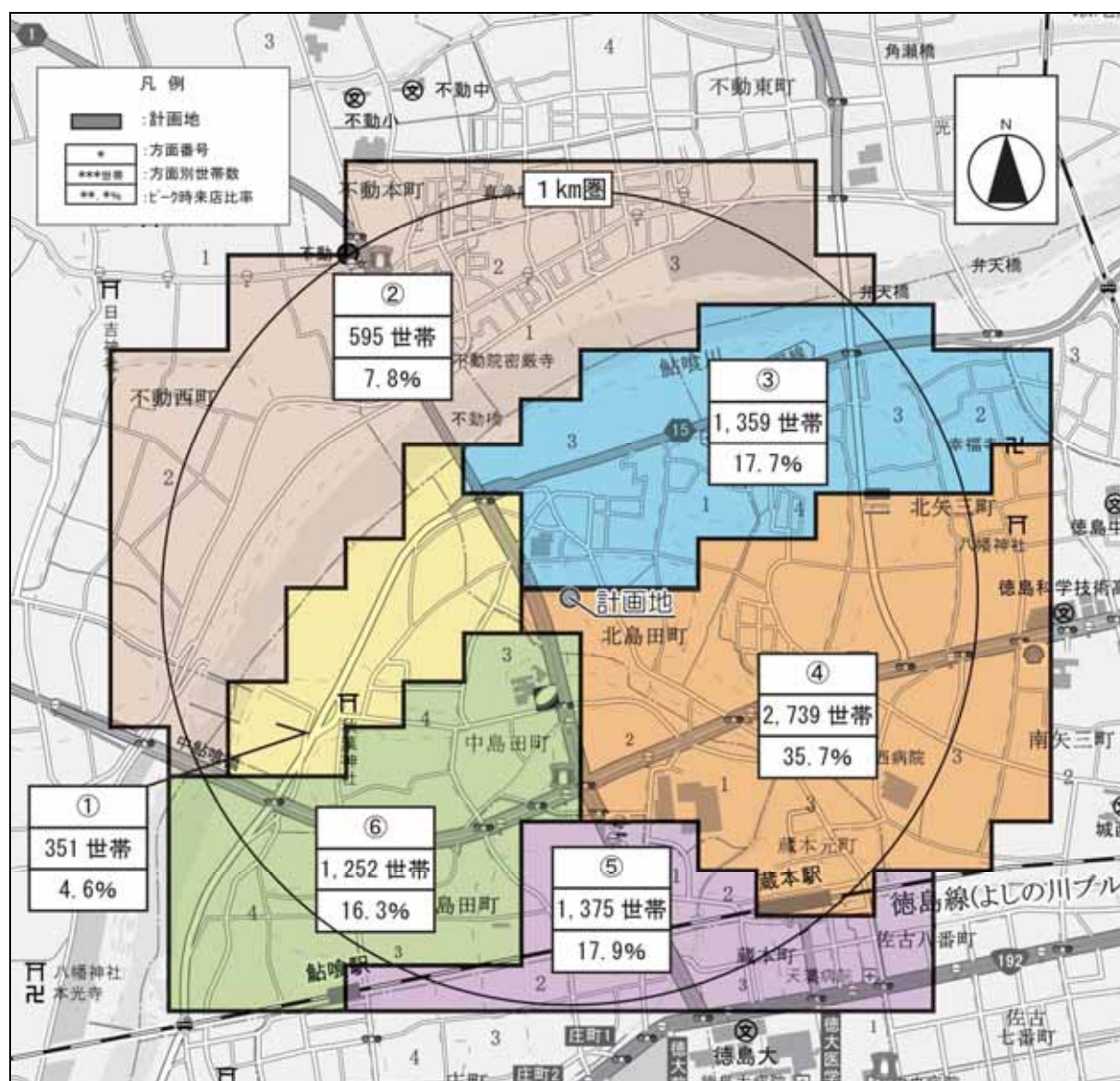


図 3 方面別来店予測範囲図

5. 交通処理計画

(1) 動線計画

1) 来店車両経路の設定

駐車場出入口は敷地西側に計画しており、計画店舗周辺からの来店・退店経路は p.9 に示すとおりである。

2) 来店車両の方面別配分

前記の来店車両の方面別比率により配分した、来店車両の方面別台数を表 6 に示す。

表 6 方面別発生交通量

方面記号	来店比率	来店車両台数	
		(台/日)	(台/時)
西	4.6%	30	4
北西	7.8%	51	7
北東	17.7%	116	17
東	35.7%	233	34
南	17.9%	117	17
南東	16.3%	107	15
計	100.0%	654	94

方面記号は、p.7 の番号・記号に対応する。

(2) 交差点方向別交通量の予測

設定した来店・退店経路に従って店舗新設に伴う来店車両台数の交差点方向別交通量を算定し、現況交差点方向別交通量に加算することによって開店後の交差点方向別交通量を予測する。(来店台数 = 退店台数とする)

来店交通量は、p.9 に示すとおりである。

(3) 交通量及び交差点処理能力の検討

現況交通量に、店舗へのピーク時における来店車両台数・退店車両台数を加算して、現況と開店後の交通量の比較及び交差点処理能力の検討を行った。

(来店車両台数 = 退店車両台数)

ピーク時間帯は、現況交差点流入交通量合計が最大となる時間帯とした。

1) ピーク時交差点流入交通量の推計

現況ピーク時交通量に開店後の当該店舗より発生する交通量を加算して、現況と開店後の交通量の比較を行った。

各地点の交差点方向別交通量の変化を p.10 に示す。

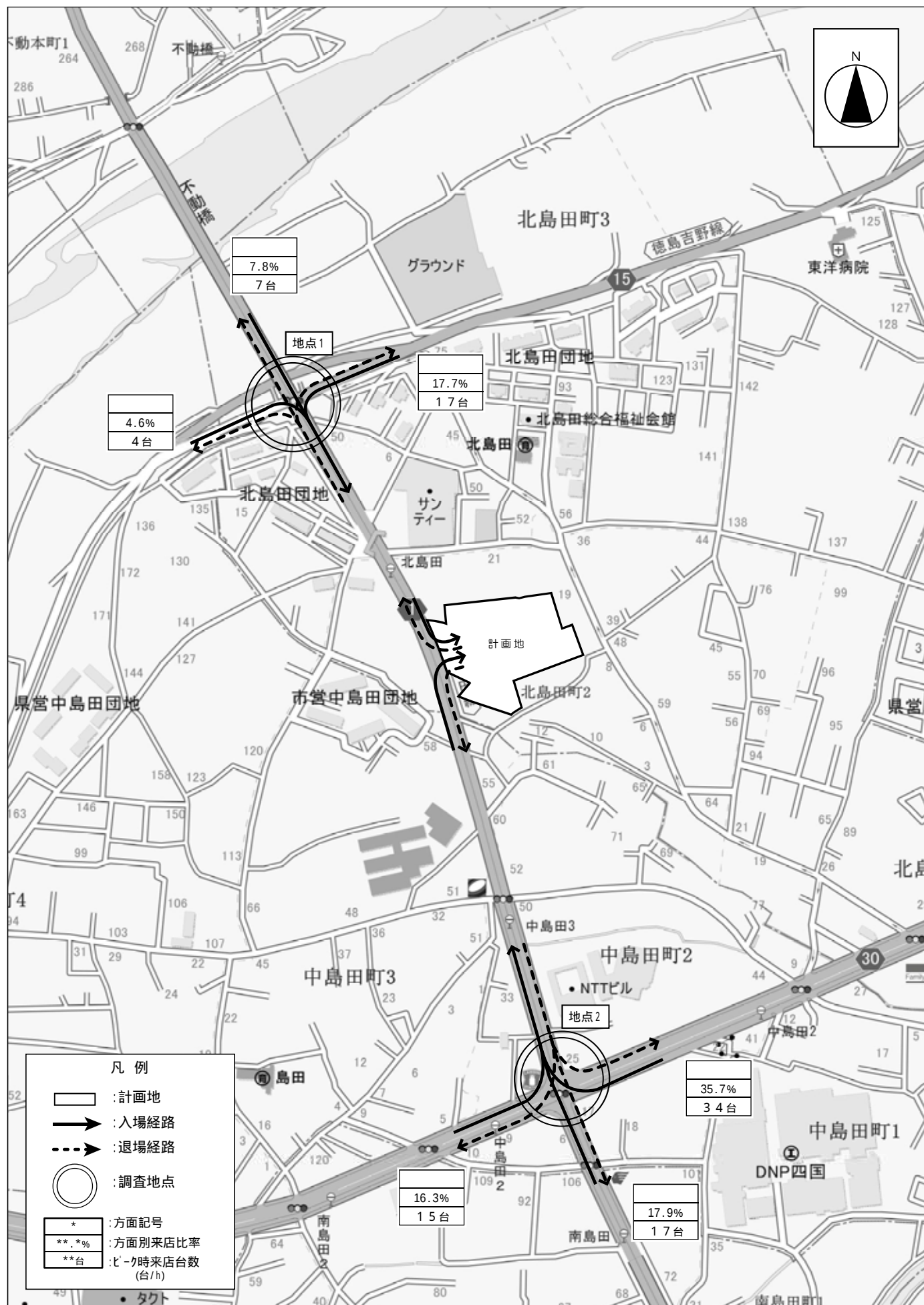


図4 来店車両経路図

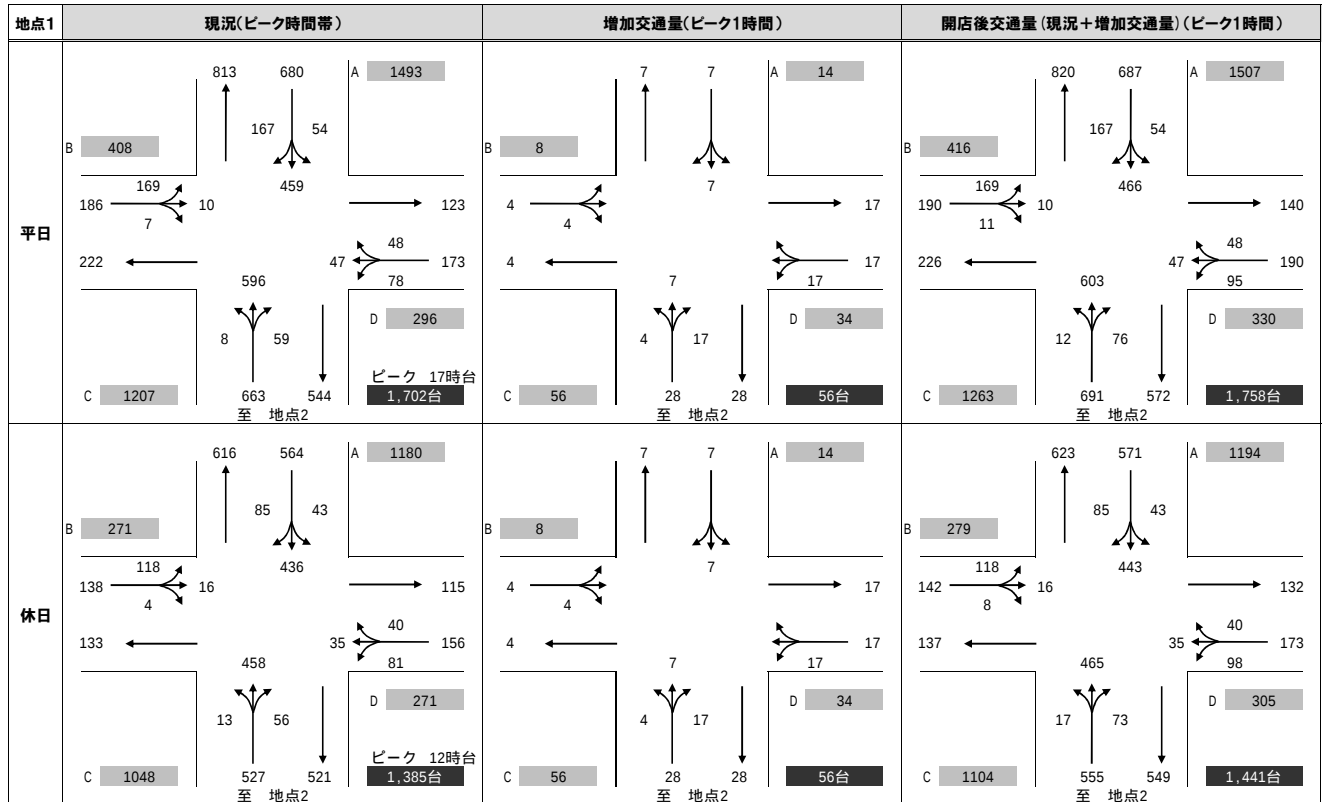


図 5 現況と開店後の交差点流動図(地点1・交差点流入ピーク時)

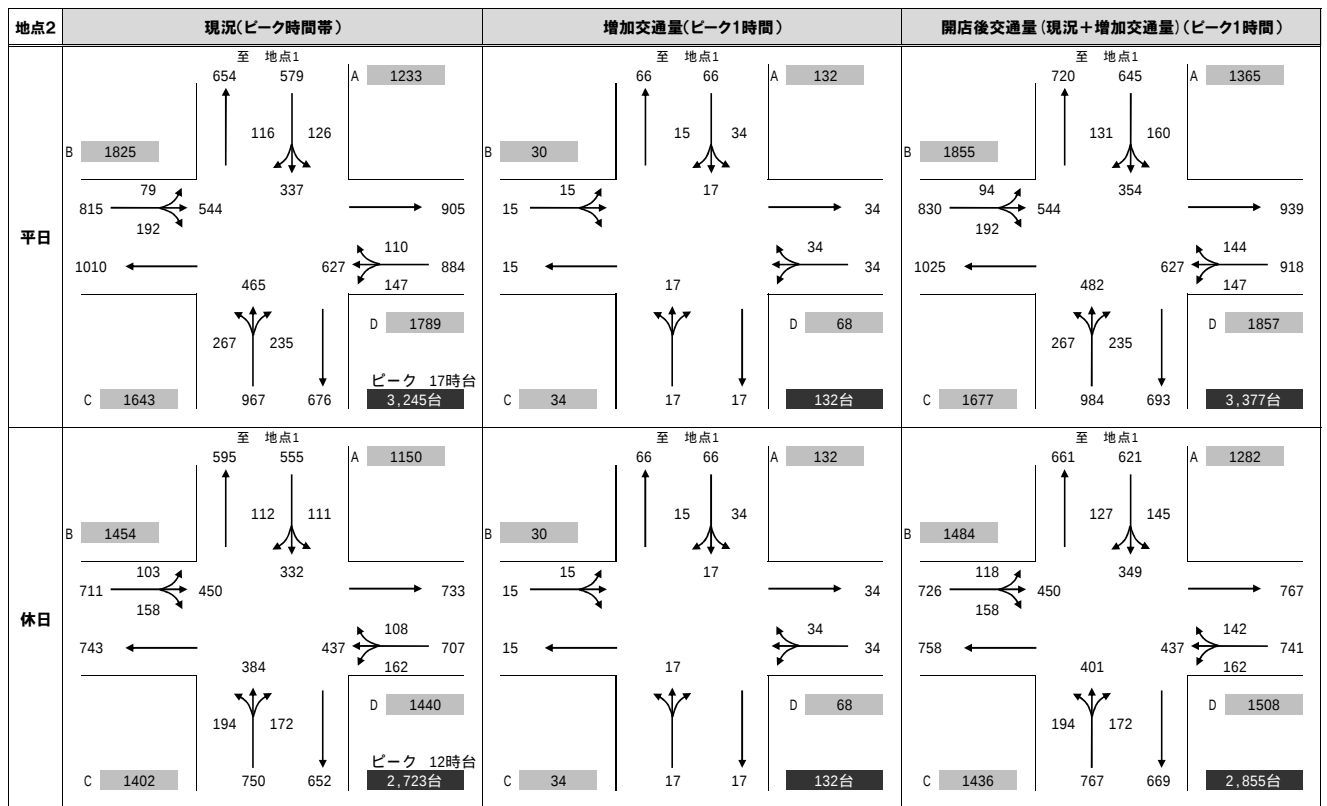


図 6 現況と開店後の交差点流動図(地点2・交差点流入ピーク時)

2) 交差点処理能力の検討

前記した交差点交通量に基づき、現況と開店後の交差点容量解析を行った。

処理能力の検証は、「平面交差の計画と設計-基礎編-」((社)交通工学会) に基づき交差点需要率を算出した。算出結果は表 7 に示すとおりである。

交差点需要率はすべての地点で 0.9 を下回る結果となっている。また車線別交通容量比は、すべての時点、すべての車線で 1.0 を下回る結果となっている。

表 7 交差点解析結果

	調査地点・項目			平日			休日			
				現況	開店後	増加分	現況	開店後	増加分	
信号 交 差 点	調査地点 1 : 飯) 不動橋南交差点	ピーク時交通量		1,702台	1,758台	56台	1,385台	1,441台	56台	
		交差点需要率		0.588	0.596	0.008	0.433	0.448	0.015	
		車線別 交通容量比	A北流入	直左右	0.669	0.676	0.007	0.496	0.503	0.007
			B西流入	直左右	0.572	0.586	0.014	0.389	0.401	0.012
			C南流入	直左右	0.512	0.547	0.035	0.437	0.472	0.035
			D東流入	直左右	0.524	0.579	0.055	0.452	0.501	0.049
		ピーク時間帯		17時台		-	12時台		-	
	調査地点 2 : 飯) 計画地南交差点	ピーク時交通量		3,245台	3,377台	132台	2,723台	2,855台	132台	
		交差点需要率		0.698	0.728	0.030	0.587	0.617	0.030	
		車線別 交通容量比	A北流入	直左	0.601	0.673	0.072	0.483	0.545	0.062
				右	0.243	0.279	0.036	0.188	0.218	0.030
			B西流入	直左	0.497	0.511	0.014	0.469	0.484	0.015
				右	0.500	0.500	0.000	0.435	0.435	0.000
			C南流入	直左	0.483	0.493	0.010	0.321	0.329	0.008
				右	0.490	0.506	0.016	0.303	0.312	0.009
			D東流入	直左	0.623	0.623	0.000	0.521	0.521	0.000
				右	0.263	0.343	0.080	0.308	0.402	0.094
		ピーク時間帯		17時台		-	12時台		-	

1. 交通量は交差点流入交通量を示す。
2. 開店後は現況交通量に当該店舗に伴う入退場交通量を加算した交通量を示す。
3. ピーク時間は、現況交通量が最大となる時間帯を示す。

3) 出入口の右折入退場の検討

出入口前面交通量に、P.6 に示す発生交通量を加算して、前面道路からの右折入場、駐車場からの退場について、前面道路を主道路、当該店舗駐車場出入口を従道路として、信号機のない交差点による処理能力の検証を行った。(安全側として各出入口に全発生交通量を加算した。)

交通量の変化を下图に、検証結果は、下表に示すとおりである。

主道路右折交通及び従道路交通の実交通量はいずれも交通容量を下回っている。

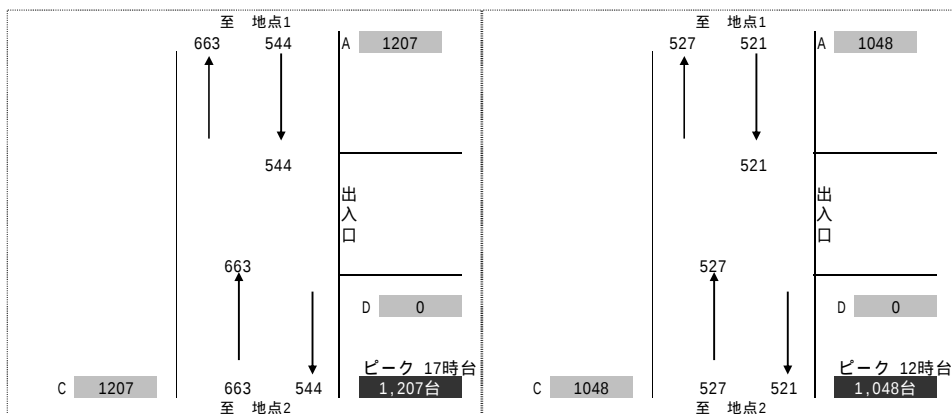
図 現況と開店後の交差点流動図(出入口)

【平日】

【休日】

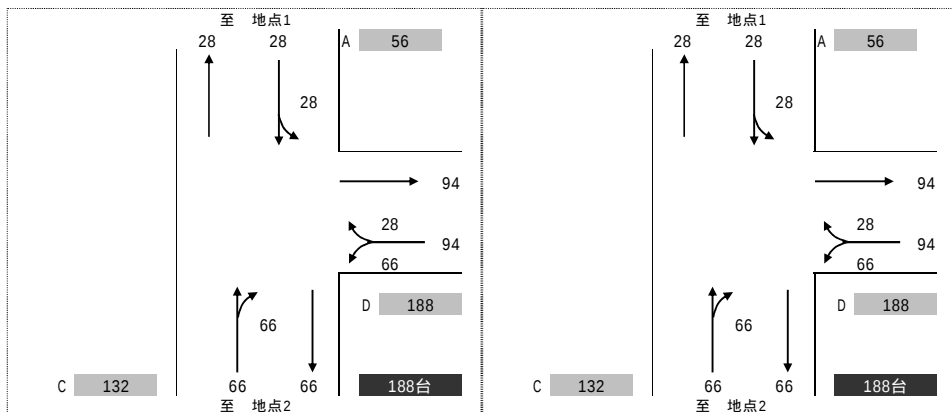
現況(ピーク時間帯)

現況(ピーク時間帯)



増加交通量(ピーク1時間)

増加交通量(ピーク1時間)



開店後交通量(1時間) (現況ピーク交通量 + 増加交通量)

開店後交通量(1時間) (現況ピーク交通量 + 増加交通量)

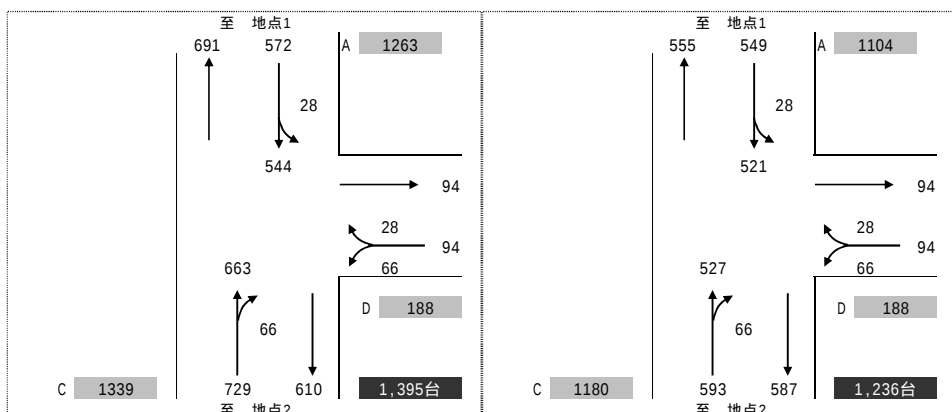


表 出入口交通容量

出入口	評価項目			平日	休日
				開店後	開店後
	車線別 交通容量比	C東流入 （出庫）	実交通量	131	131
			交通容量	292	342
			交通容量差	161	211
			交通容量比	0.449	0.383
		右左混用車線	実交通量	92	92
			交通容量	1,000	1,018
			交通容量差	908	926
			交通容量比	0.092	0.090
ピーク時間帯			17時台	12時台	

交差点容量分析計算表

地点 1	
現況 平日・休日.....	計算書 1
開店後 平日・休日.....	計算書 3
地点 2	
現況 平日・休日.....	計算書 5
開店後 平日・休日.....	計算書 7
出入口	
開店後 平日・休日.....	計算書 9
地点 D	
現況 平日・休日.....	計算書 22
開店後 平日・休日.....	計算書 24
地点 E	
現況 平日・休日.....	計算書 17
開店後 平日・休日.....	計算書 19

検討用資料 『地点1 平日・現況』

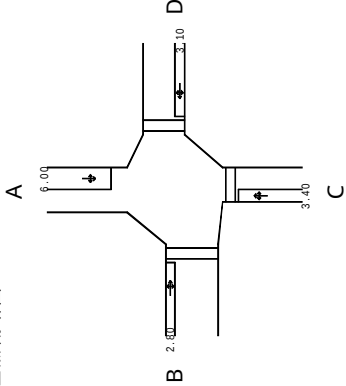
表 - 1 交差点の需要率の算出

流入部		A	B	C	D
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
飽和交通流量の基本値	S B	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	α w	1,000	0.950	1,000	1,000
(車線幅員)	m	(6.00)	(2.80)	(3.40)	(3.10)
縦断勾配による補正率	α G	1,000	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α T	0.985	0.989	0.990	0.976
(大型車混入率)	%	(2.21)	(1.61)	(1.51)	(3.47)
左折車混入による補正率	α L T	0.978	0.909	0.997	0.910
(左折率)	L %	(7.9)	(90.9)	(1.2)	(45.1)
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	秒	93	25	93	25
(歩行者現示時間)	秒	88	0	88	17
右折車混入による補正率	α R T	0.738	0.989	0.917	0.965
(右折率)	R %	(24.6)	(3.8)	(8.9)	(27.7)
(右折車の通過確率)	f R	0.542	0.955	0.618	0.991
(有効青時間)	秒	93	25	93	25
(サイクル長)	秒	130	130	130	130
飽和交通流量	S	1,422	1,689	1,810	1,714
設計交通量	q	680 (54+459+167)	186 (169+10+7)	663 (8+596+59)	173 (78+47+48)
流入部各車線の需要率		0.478	0.110	0.366	0.101
現示の需要率	1φ	0.478			
	2φ		0.110	0.366	0.101
有効青時間(秒)		93.0		93.0	
可能交通容量	1φ		25.0		25.0
	2φ	1,017	325	1,295	330
交通容量比	C i	0.669	0.572	0.512	0.524
交通容量の照査結果	q / C i	O K	O K	O K	O K

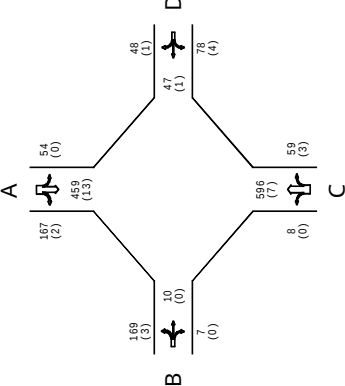
交差点需要率 上限値
(C-L)/C = (130 - 10) / 130 = 0.923
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

* : 交通容量 (台 / 実1時間)

交差点概略図



交通量図



上段 : 方向別合計交通量 [台 / 時]
下段 : (大型車混入台数) [台 / 時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	A	B	C	D
表示時間	G:93 Y:3 AR:3	G:25 Y:3 AR:3	C=130			
有効青時間	93	25				
損失時間	5	5				
歩行者現示時間						
補正時間	88	17				

検討用資料 『地点1 休日・現況』

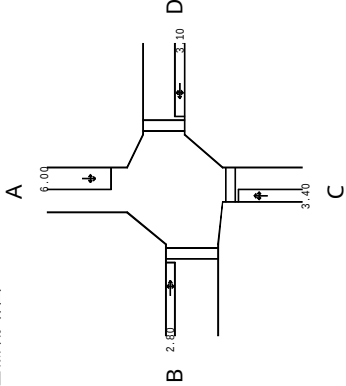
表 - 1 交差点の需要率の算出

流入部		A	B	C	D
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
飽和交通流量の基本値	S B	2,000	2,000	2,000	2,000
車線幅員による補正率	α w	1,000	0.950	1,000	1,000
(車線幅員)	m	(6.00)	(2.80)	(3.40)	(3.10)
縦断勾配による補正率	α G	1,000	1,000	1,000	1,000
(縦断勾配)	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
大型車混入による補正率	α T	0.988	0.985	0.987	0.965
(大型車混入率)	%	(1.77)	(2.17)	(1.90)	(5.13)
左折車混入による補正率	α L T	0.979	0.914	0.993	0.889
(左折率)	L %	(7.6)	(85.5)	(2.5)	(51.9)
(左折車の通過確率)	f L	0.85	0.85	0.85	0.85
(有効青時間)	秒	75	23	75	23
(歩行者現示時間)	秒	70	0	70	17
右折車混入による補正率	α R T	0.861	0.994	0.903	0.963
(右折率)	R %	(15.1)	(2.9)	(10.6)	(25.6)
(右折車の通過確率)	f R	0.618	0.967	0.630	0.985
(有効青時間)	秒	75	23	75	23
(サイクル長)	秒	110	110	110	110
飽和交通流量	S	1,666	1,700	1,770	1,652
設計交通量	q	564	138	527	156
		(43+436+85)	(118+16+4)	(13+458+56)	(81+35+40)
流入部各車線の需要率		0.339	0.081	0.298	0.094
現示の需要率	1φ	0.339			
	2φ		0.081		0.094
有効青時間(秒)	1φ	75.0		75.0	
	2φ		23.0		23.0
可能交通容量	C i	1,136	355	1,207	345
交通容量比	q / C i	0.496	0.389	0.437	0.452
交通容量の照査結果		OK	OK	OK	OK

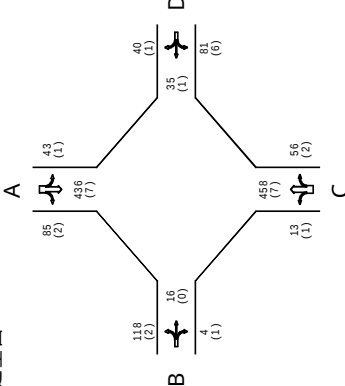
交差点需要率 上限値
(C-L)/C = (110 - 10) / 110 = 0.909
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

* : 交通容量(台/実1時間)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(大型車混入台数)[台/時]

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	A	B	C	D
表示時間	G:7.5 Y:3 AR:3	G:2.3 Y:3 AR:3	G:2.3 Y:3 AR:3	G:2.3 Y:3 AR:3	G:2.3 Y:3 AR:3	G:2.3 Y:3 AR:3
有効青時間	75		75		23	
損失時間	5		5		5	
サイクル長	70		70		17	

検討用資料 『地点1 平日・開店後』

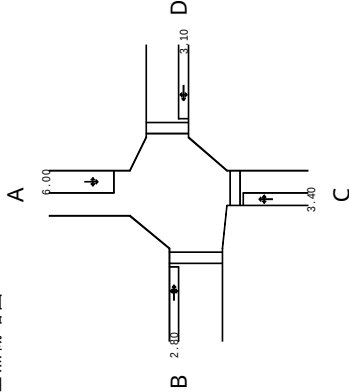
表 - 1 交差点の需要率の算出

流入部		A		B		C		D	
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	
飽和交通流率の基本値	S B	2,000		2,000		2,000		2,000	
車線幅員による補正率	α w	1,000		0.950		1,000		1,000	
(車線幅員)	m	(6.00)		(2.80)		(3.40)		(3.10)	
縦断勾配による補正率	α G	1,000		1,000		1,000		1,000	
(縦断勾配)	%	(0.00)		(0.00)		(0.00)		(0.00)	
大型車混入による補正率	α T	0.985		0.989		0.990		0.978	
(大型車混入率)	%	(2.18)		(1.58)		(1.45)		(3.16)	
左折車混入による補正率	α L T	0.978		0.911		0.995		0.901	
(左折率)	L %	(7.9)		(88.9)		(1.7)		(50.0)	
(左折車の通過確率)	f L	0.85		0.85		0.85		0.85	
(有効青時間)	秒	93		25		93		25	
(歩行者提示時間)	秒	88		0		88		17	
右折車混入による補正率	α R T	0.738		0.984		0.897		0.968	
(右折率)	R %	(24.3)		(5.8)		(11.0)		(25.3)	
(右折車の通過確率)	f R	0.539		0.955		0.614		0.991	
(有効青時間)	秒	93		25		93		25	
(サイクル長)	秒	130		130		130		130	
飽和交通流率	S	1,422		1,684		1,767		1,706	
設計交通量	q	687		190		691		190	
		(54+466+167)		(169+10+11)		(12+603+76)		(95+47+48)	
流入部各車線の需要率		0.483		0.113		0.391		0.111	
現示の需要率	1φ	0.483						現示の需要率	交差点の需要率
	2φ							0.483	0.596
								0.113	0.923
有効青時間(秒)	1φ	93.0		0.113		93.0		0.111	サイクル長(秒)
	2φ			25.0					130
可能交通容量	C i	1,017		324		1,264		328	
交通容量比	q / C i	0.676		0.586		0.547		0.579	
交通容量の照査結果		OK		OK		OK		OK	

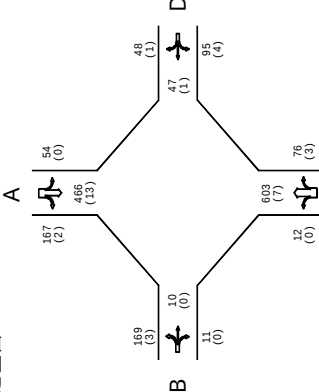
交差点需要率 上限値
(C-L)/C = (130 - 10) / 130 = 0.923
C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

* : 交通容量(台/実1時間)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量(台/時)
下段：(大型車混入台数)(台/時)

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	A	B	C	D
表示時間	G: 93 Y: 3 AR: 3	G: 25 Y: 3 AR: 3	G: 130			
有効青時間	93	25				
歩行者提示時間	88	17				

検討用資料 『地点1 休日・開店後』

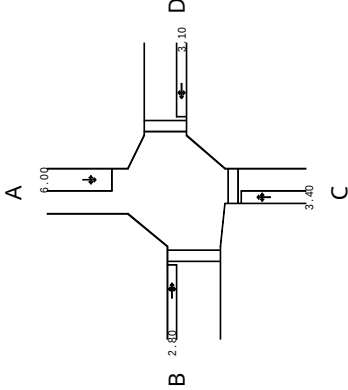
表 - 1 交差点の需要率の算出

流入部		A		B		C		D	
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	
飽和交通流率の基本値	S B	2,000		2,000		2,000		2,000	
車線幅員による補正率	α w	1,000		0.950		1,000		1,000	
(車線幅員)	m	(6.00)		(2.80)		(3.40)		(3.10)	
縦断勾配による補正率	α G	1,000		1,000		1,000		1,000	
(縦断勾配)	%	(0.00)		(0.00)		(0.00)		(0.00)	
大型車混入による補正率	α T	0.988		0.985		0.988		0.969	
(大型車混入率)	%	(1.75)		(2.11)		(1.80)		(4.62)	
左折車混入による補正率	α L T	0.979		0.916		0.991		0.880	
(左折率)	L %	(7.5)		(83.1)		(3.1)		(56.6)	
(左折車の通過確率)	f L	0.85		0.85		0.85		0.85	
(有効青時間)	秒	75		23		75		23	
(歩行者現示時間)	秒	70		0		70		17	
右折車混入による補正率	α R T	0.860		0.988		0.880		0.967	
(右折率)	R %	(14.9)		(5.6)		(13.2)		(23.1)	
(右折車の通過確率)	f R	0.614		0.967		0.626		0.985	
(有効青時間)	秒	75		23		75		23	
(サイクル長)	秒	110		110		110		110	
飽和交通流率	S	1,664		1,694		1,723		1,649	
設計交通量	q	571		142		555		173	
		(43+44+85)		(118+16+8)		(17+46+73)		(98+35+40)	
流入部各車線の需要率		0.343		0.084		0.322		0.105	
現示の需要率	1φ	0.343						0.343	現示の需要率
	2φ							0.105	0.448
有効青時間(秒)	1φ	75.0		0.084		75.0			0.909
	2φ								サイクル長(秒)
可能交通容量	C i	1,135		354		1,175		345	
交通容量比	q / C i	0.503		0.401		0.472		0.501	
交通容量の照査結果		OK		OK		OK		OK	

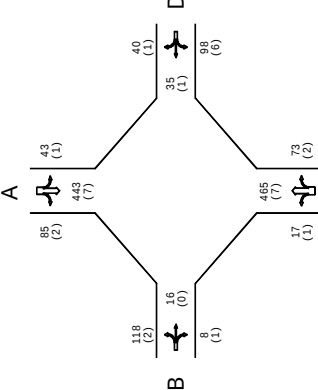
交差点需要率 上限値
 $(C-L)/C = (110 - 10) / 110 = 0.909$
 C : サイクル長 (秒)、L : 損失時間 (秒)

* : 交通容量(台/実1時間)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量(台/時)
 下段：(大型車混入台数)(台/時)

現示方式の図示

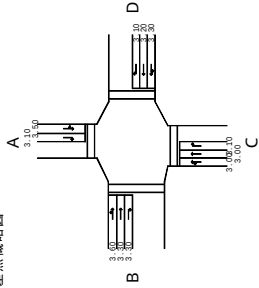
現示	1φ	2φ	A	B	C	D
表示時間	G:75 Y:3 AR:3	G:23 Y:3 AR:3	C=110			
有効青時間	75	23				
歩行者	70	17				

検討用資料 『地点2 平日・開店後』
表-1 交差点の需要率の算出

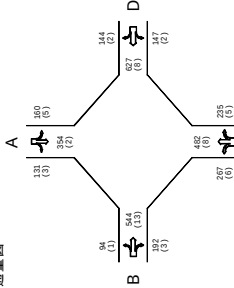
流入路	A		B		C		D	
	左折・直進	右折	左折・直進	直進	左折・直進	直進	左折・直進	直進
車線の種類								
車線数	2		2		2		2	
飽和交通流量の基本値	1,800		1,800		1,800		1,800	
車線幅員による補正率 α W	1.000		1.000		1.000		1.000	
車線幅員による補正率 α W	(3.50)		(3.60)		(3.00)		(3.30)	
縦断勾配による補正率 α G	1.000		1.000		1.000		1.000	
縦断勾配による補正率 α G	(0.00)		(0.00)		(0.00)		(0.00)	
大型車混入による補正率 α T	0.997		0.986		0.986		0.985	
大型車混入による補正率 α T	(1.36)		(2.00)		(2.08)		(2.13)	
左折車混入による補正率 α L T	0.920		0.924		0.834		0.904	
左折車混入による補正率 α L T	(31.1)		(25.5)		(71.3)		(38.0)	
左折車の通過確率 f L	0.85		0.85		0.85		0.85	
左折車の通過確率 f L	70		55		70		55	
歩行者待ち時間	秒		秒		秒		秒	
歩行者待ち時間	67		52		67		52	
右折車混入による補正率 α R T								
右折車混入による補正率 α R T								
右折車の通過確率 f R								
右折車の通過確率 f R								
(サイクル長)	秒		秒		秒		秒	
飽和交通流量 S	1,823		1,771		1,822		1,968	
飽和交通流量 S	514		131		638		1,780	
設計交通量 q	(160+354)		(94+544)		(267+482)		(147+627)	
設計交通量 q	0.282		0.074		0.207		0.133	
流入部各車線の需要率	0.282		0.168		0.207		0.205	
流入部各車線の需要率	0.282		0.168		0.207		0.205	
現示の需要率	1.0		0.074		0.168		0.108	
現示の需要率	2.0		0.074		0.168		0.108	
有効青時間(秒)	4.0		10.0		70.0		10.0	
有効青時間(秒)	2.0		55.0		55.0		55.0	
可能交通容量 C i	764		470		1,519		1,243	
可能交通容量 C i	0.673		0.511		0.493		0.623	
交通容量比 q / C i	OK		OK		OK		OK	
交通容量の照査結果	OK		OK		OK		OK	

交差点需要率 上限値
(C-L)/C = (167 - 12) / 167 = 0.928
C : サイクル長 (秒), L : 損失時間 (秒)
* : 交通容量(台/1時間)

交差点概略図



交通量図



上段：方向別合計交通量[台/時]
下段：(サイクル長[台数])[台/時]

現示方式の図示

現示	1.0	2.0	3.0	4.0	5.0	6.0	7.0	8.0	9.0	10.0	11.0	12.0	13.0	14.0	15.0	16.0	17.0	18.0	19.0	20.0
表示	0.70	1.3	48.0	0	0.10	1.2	48.2	0	0.15	1.2	48.2	0	0.15	1.2	48.2	0	0.15	1.2	48.2	0
表示時間	70	10	52	0	10	52	0	10	52	0	10	52	0	10	52	0	10	52	0	10
表示時間	67	0	52	0	10	52	0	10	52	0	10	52	0	10	52	0	10	52	0	10

検討用資料 『地点2 休日・開店後』
表-1 交差点の需要率の算出

流入部	A		B		C		D	
	左折・直進	右折	左折・直進	直進	左折・直進	直進	左折・直進	直進
車線数	2	1	2	1	2	1	2	1
車線幅員	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800	2,000	1,800
車折交通流量の基本値	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
車折流量による補正率 α W	(3.50)	(3.10)	(3.60)	(3.30)	(3.00)	(3.10)	(3.30)	(3.10)
車折流量による補正率 α G	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
縦断勾配による補正率 α C	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)
縦断勾配による補正率 α T	0.992	0.995	0.992	0.995	0.987	0.988	0.990	0.987
大型車混入による補正率 α T	(1.21)	(0.79)	(1.09)	(0.67)	(1.95)	(1.75)	(1.51)	(1.83)
左折車混入による補正率 α L T	0.921		0.896		0.841		0.868	
左折率 (左折車の通過確率) f L	(29.4)		(41.5)		(65.2)		(54.1)	
(有効車時間) 秒	0.85		0.85		0.85		0.85	
(歩行者待ち時間) 秒	75		47		75		47	
右折車混入による補正率 α R T	72		44		72		44	
右折率 (右折車の通過確率) f R								
(有効車時間) 秒								
(サイクル長) 秒								
飽和交通流量 S	1,827	1,791	1,778	1,990	1,793	1,660	1,719	1,974
設計交通量 q	494	127	568	(118+450)	158	(194+401)	172	(162+437)
流入部各車線の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162
現示の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162
有効青時間(秒)	2φ							
	3φ							
	4φ							
	1φ	75.0				75.0		
	2φ							
	3φ							
	4φ							
可能交通容量 C i	907	583	1,173	363	1,806	551	1,149	353
交通容量比 q / C i	0.545	0.218	0.484	0.435	0.329	0.521	0.312	0.402
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK

飽和交通流量 S	1,827	1,791	1,778	1,990	1,793	1,660	1,719	1,974	1,773
設計交通量 q	494	127	568	(118+450)	158	(194+401)	172	(162+437)	142
流入部各車線の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
現示の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
有効青時間(秒)	2φ								
	3φ								
	4φ								
	1φ	75.0				75.0			
	2φ								
	3φ								
	4φ								
可能交通容量 C i	907	583	1,173	363	1,806	551	1,149	353	9.0
交通容量比 q / C i	0.545	0.218	0.484	0.435	0.329	0.521	0.312	0.402	0.402
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK

飽和交通流量 S	1,827	1,791	1,778	1,990	1,793	1,660	1,719	1,974	1,773
設計交通量 q	494	127	568	(118+450)	158	(194+401)	172	(162+437)	142
流入部各車線の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
現示の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
有効青時間(秒)	2φ								
	3φ								
	4φ								
	1φ	75.0				75.0			
	2φ								
	3φ								
	4φ								
可能交通容量 C i	907	583	1,173	363	1,806	551	1,149	353	9.0
交通容量比 q / C i	0.545	0.218	0.484	0.435	0.329	0.521	0.312	0.402	0.402
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK

飽和交通流量 S	1,827	1,791	1,778	1,990	1,793	1,660	1,719	1,974	1,773
設計交通量 q	494	127	568	(118+450)	158	(194+401)	172	(162+437)	142
流入部各車線の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
現示の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
有効青時間(秒)	2φ								
	3φ								
	4φ								
	1φ	75.0				75.0			
	2φ								
	3φ								
	4φ								
可能交通容量 C i	907	583	1,173	363	1,806	551	1,149	353	9.0
交通容量比 q / C i	0.545	0.218	0.484	0.435	0.329	0.521	0.312	0.402	0.402
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK

飽和交通流量 S	1,827	1,791	1,778	1,990	1,793	1,660	1,719	1,974	1,773
設計交通量 q	494	127	568	(118+450)	158	(194+401)	172	(162+437)	142
流入部各車線の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
現示の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
有効青時間(秒)	2φ								
	3φ								
	4φ								
	1φ	75.0				75.0			
	2φ								
	3φ								
	4φ								
可能交通容量 C i	907	583	1,173	363	1,806	551	1,149	353	9.0
交通容量比 q / C i	0.545	0.218	0.484	0.435	0.329	0.521	0.312	0.402	0.402
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK

飽和交通流量 S	1,827	1,791	1,778	1,990	1,793	1,660	1,719	1,974	1,773
設計交通量 q	494	127	568	(118+450)	158	(194+401)	172	(162+437)	142
流入部各車線の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
現示の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
有効青時間(秒)	2φ								
	3φ								
	4φ								
	1φ	75.0				75.0			
	2φ								
	3φ								
	4φ								
可能交通容量 C i	907	583	1,173	363	1,806	551	1,149	353	9.0
交通容量比 q / C i	0.545	0.218	0.484	0.435	0.329	0.521	0.312	0.402	0.402
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK

飽和交通流量 S	1,827	1,791	1,778	1,990	1,793	1,660	1,719	1,974	1,773
設計交通量 q	494	127	568	(118+450)	158	(194+401)	172	(162+437)	142
流入部各車線の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
現示の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
有効青時間(秒)	2φ								
	3φ								
	4φ								
	1φ	75.0				75.0			
	2φ								
	3φ								
	4φ								
可能交通容量 C i	907	583	1,173	363	1,806	551	1,149	353	9.0
交通容量比 q / C i	0.545	0.218	0.484	0.435	0.329	0.521	0.312	0.402	0.402
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK

飽和交通流量 S	1,827	1,791	1,778	1,990	1,793	1,660	1,719	1,974	1,773
設計交通量 q	494	127	568	(118+450)	158	(194+401)	172	(162+437)	142
流入部各車線の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
現示の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
有効青時間(秒)	2φ								
	3φ								
	4φ								
	1φ	75.0				75.0			
	2φ								
	3φ								
	4φ								
可能交通容量 C i	907	583	1,173	363	1,806	551	1,149	353	9.0
交通容量比 q / C i	0.545	0.218	0.484	0.435	0.329	0.521	0.312	0.402	0.402
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK

飽和交通流量 S	1,827	1,791	1,778	1,990	1,793	1,660	1,719	1,974	1,773
設計交通量 q	494	127	568	(118+450)	158	(194+401)	172	(162+437)	142
流入部各車線の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
現示の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
有効青時間(秒)	2φ								
	3φ								
	4φ								
	1φ	75.0				75.0			
	2φ								
	3φ								
	4φ								
可能交通容量 C i	907	583	1,173	363	1,806	551	1,149	353	9.0
交通容量比 q / C i	0.545	0.218	0.484	0.435	0.329	0.521	0.312	0.402	0.402
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK

飽和交通流量 S	1,827	1,791	1,778	1,990	1,793	1,660	1,719	1,974	1,773
設計交通量 q	494	127	568	(118+450)	158	(194+401)	172	(162+437)	142
流入部各車線の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
現示の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
有効青時間(秒)	2φ								
	3φ								
	4φ								
	1φ	75.0				75.0			
	2φ								
	3φ								
	4φ								
可能交通容量 C i	907	583	1,173	363	1,806	551	1,149	353	9.0
交通容量比 q / C i	0.545	0.218	0.484	0.435	0.329	0.521	0.312	0.402	0.402
交通容量の照査結果	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK

飽和交通流量 S	1,827	1,791	1,778	1,990	1,793	1,660	1,719	1,974	1,773
設計交通量 q	494	127	568	(118+450)	158	(194+401)	172	(162+437)	142
流入部各車線の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
現示の需要率	0.270	0.071	0.151	0.151	0.088	0.164	0.097	0.162	0.080
有効青時間(秒)	2φ								
	3φ								
	4φ								
	1φ	75.0				75.0			
	2φ								
	3φ								

一時停止制御交差点の交通容量検討
(「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135 ~)

『出入口 平日・開店後』

○ 横断可能容量、評価

No	実交通量 Mn	Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx - Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
1	66	0.159	4.1	2.2	1,011	945	0.065	O K
2	66	0.151	6.2	3.3	543	477	0.122	O K
3	28	0.354	7.1	3.5	144	116	0.194	O K
混1	94	—	—	—	297	203	0.316	O K

No.1 : 主道路 (流入部 B) からの右折

No.2 : 従道路 (流入部 C) からの左折

No.3 : 従道路 (流入部 C) からの右折

No.混1 : 従道路 (流入部 C) 左右混用車線

No.1 主道路 (流入部 B) からの右折

$$Vh1(A \rightarrow C) = 28 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh2(A \rightarrow B) = 544 \quad (\text{台/時})$$

$$Qx = (28 + 544) \div 3600 = 0.159 \quad (\text{台/秒})$$

$$gx = 4.1 \quad (\text{秒}), \quad hx = 2.2 \quad (\text{秒})$$

$$Cx = 0.159 \times \frac{\exp(-0.159 \times 4.1)}{1 - \exp(-0.159 \times 2.2)} = 0.281 \quad (\text{台/秒})$$

$$Cpx = 0.281 \times 3600 = 1,011 \quad (\text{台/時})$$

$$Cpx - \text{実交通量} = 1,011 - 66 = 945$$

$$\text{実交通量} / Cpx = 66 / 1,011 = 0.065$$

<評価> 捌ける

No.2 従道路 (流入部 C) からの左折

$$Vh2(A \rightarrow B) = 544 \quad (\text{台/時})$$

$$Qx \div 3600 = 0.151 \quad (\text{台/秒})$$

$$gx = 6.2 \quad (\text{秒}), \quad hx = 3.3 \quad (\text{秒})$$

$$Cx = 0.151 \times \frac{\exp(-0.151 \times 6.2)}{1 - \exp(-0.151 \times 3.3)} = 0.151 \quad (\text{台/秒})$$

$$Cpx = 0.151 \times 3600 = 543 \quad (\text{台/時})$$

$$Cpx - \text{実交通量} = 543 - 66 = 477$$

$$\text{実交通量} / Cpx = 66 / 543 = 0.122$$

<評価> 捌ける

No.3 従道路 (流入部 C) からの右折

$$Vh2(A \rightarrow B) = 544 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh4(B \rightarrow C) = 66 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh5(B \rightarrow A) = 663 \quad (\text{台/時})$$

$$Qx = (544 + 66 + 663) \div 3600 = 0.354 \quad (\text{台/秒})$$

$$gx = 7.1 \quad (\text{秒}), \quad hx = 3.5 \quad (\text{秒})$$

$$Cx = 0.354 \times \frac{\exp(-0.354 \times 7.1)}{1 - \exp(-0.354 \times 3.5)} = 0.040 \quad (\text{台/秒})$$

$$Cpx = 0.040 \times 3600 = 144 \quad (\text{台/時})$$

$$Cpx - \text{実交通量} = 144 - 28 = 116$$

$$\text{実交通量} / Cpx = 28 / 144 = 0.194$$

<評価> 捌ける

○ 混用車線の計算

従道路(流入部)の左折・右折混用車線

$$Cm = \left(\frac{66 + 28}{66 \div 543 + 28 \div 144} \right) = \left(\frac{66 + 28}{0.122 + 0.194} \right) = 297$$

$$Cm - \text{実交通量} = 297 - 94 = 203$$

$$\text{実交通量} / Cm = 94 / 297 = 0.316 \quad <\text{評価}> \quad \text{捌ける}$$

一時停止制御交差点の交通容量検討
 (「平面交差の計画と設計」基礎編 (2018年版) P135 ~)

『出入口 休日・開店後』

○ 横断可能容量、評価

No	実交通量 Mn	Qx	gx	hx	交通容量 Cpx	交通容量差 Cpx - Mn	交通容量比 Mn / Cpx	評価
1	66	0.153	4.1	2.2	1,029	963	0.064	O K
2	66	0.145	6.2	3.3	557	491	0.118	O K
3	28	0.309	7.1	3.5	187	159	0.150	O K
混1	94	—	—	—	350	256	0.269	O K

No.1 : 主道路 (流入部 B) からの右折

No.2 : 従道路 (流入部 C) からの左折

No.3 : 従道路 (流入部 C) からの右折

No.混1 : 従道路 (流入部 C) 左右混用車線

No.1 主道路 (流入部 B) からの右折

$$Vh1(A \rightarrow C) = 28 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh2(A \rightarrow B) = 521 \quad (\text{台/時})$$

$$Qx = (28 + 521) \div 3600 = 0.153 \quad (\text{台/秒})$$

$$gx = 4.1 \quad (\text{秒}), \quad hx = 2.2 \quad (\text{秒})$$

$$Cx = 0.153 \times \frac{\exp(-0.153 \times 4.1)}{1 - \exp(-0.153 \times 2.2)} = 0.286 \quad (\text{台/秒})$$

$$Cpx = 0.286 \times 3600 = 1,029 \quad (\text{台/時})$$

$$Cpx - \text{実交通量} = 1,029 - 66 = 963$$

$$\text{実交通量} / Cpx = 66 / 1,029 = 0.064$$

< 評価 > 捌ける

No.2 従道路 (流入部 C) からの左折

$$Vh2(A \rightarrow B) = 521 \quad (\text{台/時})$$

$$Qx \div 3600 = 0.145 \quad (\text{台/秒})$$

$$gx = 6.2 \quad (\text{秒}), \quad hx = 3.3 \quad (\text{秒})$$

$$Cx = 0.145 \times \frac{\exp(-0.145 \times 6.2)}{1 - \exp(-0.145 \times 3.3)} = 0.155 \quad (\text{台/秒})$$

$$Cpx = 0.155 \times 3600 = 557 \quad (\text{台/時})$$

$$Cpx - \text{実交通量} = 557 - 66 = 491$$

$$\text{実交通量} / Cpx = 66 / 557 = 0.118$$

< 評価 > 捌ける

No.3 従道路 (流入部 C) からの右折

$$Vh2(A \rightarrow B) = 521 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh4(B \rightarrow C) = 66 \quad (\text{台/時})$$

$$Vh5(B \rightarrow A) = 527 \quad (\text{台/時})$$

$$Qx = (521 + 66 + 527) \div 3600 = 0.309 \quad (\text{台/秒})$$

$$gx = 7.1 \quad (\text{秒}), \quad hx = 3.5 \quad (\text{秒})$$

$$Cx = 0.309 \times \frac{\exp(-0.309 \times 7.1)}{1 - \exp(-0.309 \times 3.5)} = 0.052 \quad (\text{台/秒})$$

$$Cpx = 0.052 \times 3600 = 187 \quad (\text{台/時})$$

$$Cpx - \text{実交通量} = 187 - 28 = 159$$

$$\text{実交通量} / Cpx = 28 / 187 = 0.150$$

< 評価 > 捌ける

○ 混用車線の計算

従道路 (流入部) の左折・右折混用車線

$$Cm = \left(\frac{66}{66 \div 557 + 28 \div 187} \right)$$

$$= \left(\frac{66 + 28}{0.118 + 0.150} \right) = 350$$

$$Cm - \text{実交通量} = 350 - 94 = 256$$

$$\text{実交通量} / Cm = 94 / 350 = 0.269$$

< 評価 > 捌ける

(仮称) クスリのアオキ北島田店

新設に係る

騒音報告書

- 目 次 -

1 . 概 要.....	1
(1) 目 的.....	1
(2) 店舗計画概要.....	1
(3) 用途地域.....	1
(4) 結果の概要.....	1
2 . 予測地点.....	2
(1) 当該店舗敷地周辺の現況立地状況.....	2
(2) 予測地点の選定.....	2
1) 等価騒音レベルの予測地点.....	2
2) 夜間最大値の予測地点.....	2
3 . 予測方法.....	3
4 . 用途地域の指定と環境基準等.....	6
5 . 予測結果.....	7
(1) 平均的な状況を呈する日における等価騒音レベル.....	7
(2) 夜間に発生する騒音発生源ごとの騒音レベルの最大値.....	8

[添付図面]

図 1 騒音予測地点位置図

図 2 騒音発生源位置図

[騒音の予測資料]

- ・ 設備機器一覧
- ・ 平均的な状況を呈する日における騒音レベルの予測結果と算出根拠
- ・ 夜間において騒音発生源ごとの騒音レベルの最大値の予測結果と算出根拠

1. 概 要

(1) 目 的

本資料は、大規模小売店舗立地法に基づく新設届出の要件である騒音予測に関するものである。

騒音について計画店舗周辺の現状を確認し、騒音予測を行い、計画店舗から発生する騒音が周辺に与える影響を評価することを目的としている。

(2) 店舗計画概要

店舗概要は次のとおり。

店 舗 名	(仮称)クスリのアオキ北島田店
所 在 地	徳島市北島田町二丁目 17 番 外
小 売 店 舗 面 積	1,787 m ²
営 業 時 間	9 : 00 ~ 24 : 00
駐 車 場 の 利 用 時 間	8 : 30 ~ 翌 0 : 30
荷さばき施設の利用時間 廃棄物の収集時間帯	6 : 00 ~ 22 : 00
空調用室外機の稼働時間 排気口の稼働時間	8 : 00 ~ 24 : 00
冷凍冷蔵用室外機の稼働時間	24 時間

(3) 用途地域

図 1 騒音予測地点位置図 参照

当該店舗敷地及び周辺：第一種住居地域

(4) 結果の概要

等価騒音レベルの予測評価においては、すべての予測地点で基準を下回る結果である。

夜間の時間帯における騒音レベル最大値の評価においては、一部の予測地点で規制基準を上回るが、影響が考えられる住居では規制基準を下回ることから影響は少ないと考えられる。

よって、当該店舗の出店に伴う騒音の影響は軽微と判断される。

2. 予測地点

店舗より発生する騒音としては、定常騒音として室外機等の設備騒音、また変動騒音・衝撃騒音として、荷さばき車両やそれに伴う荷さばき作業の音や来客車両から発生する音がある。

大規模小売店舗立地法施行規則第4条1の10による等価騒音レベル調査は、「建物周囲4方向から最も騒音の影響を受けやすい地点」で調査を行う事となっている。ただし、住居立地が不可能な場合は必要が無い、とされている。

(1) 当該店舗敷地周辺の現況立地状況

周辺状況について、下表のとおり。

北側	隣接して住居、農地
東側	隣接して住居
南側	隣接して住居
西側	道路を挟んで店舗

(2) 予測地点の選定

予測地点は、周辺状況と騒音発生源の位置等を考慮して設定した。(図1 騒音予測地点位置図)

1) 等価騒音レベルの予測地点

次のとおり設定した。

予測高さは、騒音発生源の高さを考慮した。

[等価騒音レベルの予測地点]

方向	予測地点	用途地域	選定箇所	主な騒音発生源	予測高さ
北西側	A	第一種住居地域	隣接する住居	自動車走行音	1階 1.2m
東側	B	第一種住居地域	隣接する住居	設備音	1階 1.2m 2階 4.2m
南東側	C	第一種住居地域	隣接する住居	設備音 荷さばき作業音	1階 1.2m
南西側	D	第一種住居地域	隣接する住居	自動車走行音	1階 1.2m

2) 夜間最大値の予測地点

次のとおり設定した。

[夜間最大値の予測地点]

方向	予測地点	用途地域	選定箇所	主な騒音発生源	予測高さ
北西側	a	第一種住居地域	当該店舗の敷地境界	自動車走行音	1階 1.2m
東側	b	第一種住居地域	当該店舗の敷地境界	設備音	1階 1.2m
南側	c	第一種住居地域	当該店舗の敷地境界	設備音 自動車走行音	1階 1.2m
南西側	d	第一種住居地域	当該店舗の敷地境界	自動車走行音	1階 1.2m

3. 予測方法

店舗から発生する騒音が周辺に立地する住居等に及ぼす影響について、「大規模小売店舗から発生する騒音予測の手引き」により予測を行った。

予測項目は下表に示すとおりであり、これらについて「騒音の総合的な予測」(等価騒音レベル(L_{Aeq}))及び「発生する騒音ごとの予測」(発生源ごとの騒音レベルの最大値(L_{max}))を行った。

予測した騒音の種別

騒音の種別		騒音発生源		発生時間帯	
項 目	内 容			昼間	夜間
定常騒音	設備騒音	室外機(空調・冷蔵冷凍)	レベル変化が小さく、ほぼ一定とみなされる騒音	○	○
		給排気口		○	○
変動騒音	自動車走行音	来客車両走行音	騒音レベルが不規則かつ連続的に、かなりの時間範囲にわたって変化する騒音	○	○
		荷さばき車両走行音		○	-
		廃棄物収集車両走行音		○	-
	荷さばき作業音	荷さばき車両後進ブザー音		○	-
		台車走行音		○	-
	廃棄物収集作業音	廃棄物収集車両後進ブザー音 廃棄物収集作業音(圧縮・非圧縮)		○	-
衝撃騒音	荷さばき作業音	リフトと床面の衝撃音 リフト昇降音 荷さばき車両の後部ドア開閉音	一つの事象の継続時間が極めて短い騒音	○	-

①定常騒音

室外機・給排気口からの騒音は、稼働時間中連続して発生すると仮定している(実際は間欠的に運転を行っている)。

室外機・給排気口からの騒音の基準距離の騒音レベルは、メーカー発行のカタログ値より設定した。

②変動騒音 及び 衝撃騒音

- 自動車走行音について、手引きに示されている 20km/h 定速での乗用車のパワーレベル(82.0dB)が示されており、本報告書ではこの値を採用した。また、10km/h 定速での乗用車のパワーレベル(75.8dB)は ASJ RTN-Model 2023 のパワーレベル式を基に設定した。
- 荷さばき車両及び廃棄物収集車両のパワーレベルについては、「自動車の走行パターンを考慮した道路交通騒音の予測」(日本音響学会誌第 3 号 1994 年)に示された自動車工学に基づくパワーレベル式より、10km/h 定速のトラックのパワーレベルを設定した。
- 荷さばき車両及び廃棄物収集車両の後進ブザー音は、時速 4km/h で走行するものとし、音源間距離を 5m に設定しているため継続時間は 4.5 秒と設定した。

- 台車は荷さばき車両 1 台から 5 台発生し、1 台あたり時速 4km/h で片道 5m 走行するものと仮定し、往復の走行時間（9 秒）を設定した。
- 荷さばき作業音は、荷さばき車両 1 台当たり 5 回とした。
- 廃棄物収集作業の作業時間は、3 分と設定した。
- 走行音以外の変動・衝撃騒音の基準距離の騒音レベルは手引きの参考資料編の値を用いた。

騒音の種類		騒音レベル(dB)		設定根拠
区分	名 称	騒音レベル	種別	
変動騒音	荷さばき車両バックブザー音	91.9	L _{Aeq}	手引き
	台車走行音	85.5	L _{Aeq}	
	廃棄物収集車両バックブザー音	91.9	L _{Aeq}	
	廃棄物収集作業音(圧縮)	89.2	L _{Aeq}	
	廃棄物収集作業音(非圧縮)	84.2	L _{Aeq}	
衝撃騒音	荷さばき車両ドア開閉音	87.2	L _{AE}	手引き
	廃棄物収集車両ドア開閉音	87.2	L _{AE}	
	荷さばき作業・リフトと床面の衝撃音	85.6	L _{AE}	
	荷さばき作業・リフト昇降音	86.1	L _{Aeq}	

- 来店車両台数は、大規模小売店舗立地法指針に基づく必要駐車台数算定式より算出した。（654 台）

また昼間と夜間の台数は、営業時間（駐車場利用時間）の昼夜比率によって次のとおり設定した。（対面通行のため、すべての走行音源は下記台数の 2 倍（往復）とした。）

営業時間	日台数	駐車場時間	昼夜別駐車場利用時間		昼夜別駐車場利用台数	
			昼間 (6-22)	夜間 (22-翌6)	昼間 (6-22)	夜間 (22-翌6)
9-24	654	8:30-翌0:30	13.5	2.5	552	102

昼間台数：654台 × 13.5時間 ÷ 16時間

夜間台数：654台 × 2.5時間 ÷ 16時間

- 荷さばき車両・廃棄物収集車両台数は、店舗運営計画より次のとおり設定した。

（昼間）	荷さばき施設	荷さばき施設
荷さばき車両	5台	5台

（昼間）	廃棄物 保管施設	廃棄物 保管施設
廃棄物収集車両	2台 (圧縮1台、非圧縮1台)	1台 (圧縮1台)

【車両の諸係数とパワーレベル】

	車種	小型トラック	
条件	V: 想定した車両速度(km/h)	10.0	
	V': 想定した車両速度(m/s)	2.78	
	θ: 道路の傾斜角度(度)	0.00	
エンジン騒音	ギヤ位置	1 st	
	ρi: ギヤ位置における減速比	5.146	
	ρf: 最終減速比	4.875	
	τ: 総減速比	25.09	
	η: 伝達効率	0.92	
	μr: 転がり抵抗係数	0.013	
	μA: 空気抵抗係数	0.0027	
	r: タイヤの有効半径 (m)	0.36	
	W: 車両重量 (kgf)	3205	
	A: 全面投影面積(m ²)	2.7	
	T: エンジントルク	0.66	
	Tmax: エンジンの最大トルク	19.2	
	L: エンジン負荷率 (%)	3.4	
	T: アクセル開度 (%)	3.4	
	S: エンジン回転数 (rpm)	1850	
	採用したアクセル開度 (%) : T	3.4	
	採用したエンジン回転数 (rpm) : S	1850	
	式2の 帰係数	A0	84.8
		A1	0.0043
	A2	0.0481	
パワーレベル (dB(A))		92.9	
タイヤ騒音	式3の 帰係数	B0	26.2
		B1	38.9
	パワーレベル (dB(A))		65.1
パワーレベル総合 (dB(A))		92.9	

4．用途地域の指定と環境基準等

住居等における総合的な騒音レベル（昼間または夜間時間帯における等価騒音レベル）は環境基準、発生源ごとの騒音レベル（夜間時間帯における騒音レベルの最大値）は騒音規制法に示される規制基準をそれぞれの評価基準とした。

【環境基準】

地域の 類型	基準値		該当地域
	昼 間 午前 6 時から 午後 10 時まで	夜 間 午後 10 時から翌日 の午前 6 時まで	
A	55 dB 以下	45 dB 以下	第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、 第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域
B	55 dB 以下	45 dB 以下	第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域
C	60 dB 以下	50 dB 以下	近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域、 工業専用地域

【騒音規制法規制基準】

時間の区分 区域の区分	朝 5:00～7:00	昼間 7:00～19:00	夕 19:00～22:00	夜間 22:00～5:00
第一種区域	45 dB 以下	50 dB 以下	45 dB 以下	40 dB 以下
第二種区域	50 dB 以下	55 dB 以下	50 dB 以下	45 dB 以下
第三種区域	60 dB 以下	65 dB 以下	60 dB 以下	55 dB 以下
第四種区域	65 dB 以下	70 dB 以下	65 dB 以下	60 dB 以下

[地域の指定]

第一種区域：第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域

第二種区域：第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、
第二種住居地域、準住居地域、市街化調整区域の一部

第三種区域：近隣商業地域、商業地域、準工業地域

第四種区域：工業地域、工業専用地域

5. 予測結果

(1) 平均的な状況を呈する日における等価騒音レベル

「昼間（6:00～22:00）」及び「夜間（22:00～翌6:00）」における等価騒音レベルの予測結果は次のとおりである。なお、環境基準の評価に当たり整数での比較となり、昼間 56 dB 以上、夜間 46 dB 以上が超過となる。

予測の結果、すべての予測地点において環境基準を下回る結果となった。

【等価騒音レベル予測結果】

【昼間（6:00～22:00）】

単位：dB

予測地点	A	B		C	D
騒音種別	1F	1F	2F	1F	1F
設備騒音合成値	38	51	53	49	38
作業騒音合成値	35	42	42	44	36
来客車両走行音合成値	48	15	22	35	43
作業車走行音合成値	33	29	29	37	38
合成値	49	52	54	51	46
当該地域の類型	B 類型				
環境基準	55				

【夜間（22:00～6:00）】

単位：dB

予測地点	A	B		C	D
騒音種別	1F	1F	2F	1F	1F
設備騒音合成値	32	45	45	45	33
作業騒音合成値	-	-	-	-	-
来客車両走行音合成値	40	10	18	31	39
作業車走行音合成値	-	-	-	-	-
合成値	41	45	45	45	40
当該地域の類型	B 類型				
環境基準	45				

1F=1.2m、2F=4.2m

「-」は騒音の発生がないことを示す。

(2) 夜間に発生する騒音発生源ごとの騒音レベルの最大値

予測結果は次のとおりである。なお、規制基準の評価に当たり整数での比較となり、46 dB 以上が超過となる。

予測の結果、地点 a、地点 c、地点 d で自動車走行音が規制基準を上回る結果となった。

このため、実際に影響の及ぶと考えられる住居位置（地点 a'、c'、d'）において再予測を行ったところ地点 a'、d' において規制基準を上回った。そのため、騒音対策として自動車走行音について、10km/h の徐行を促す看板を設置し速度抑制を行うこととした。その結果、対策後の予測は規制基準を下回る結果となった。

【夜間に発生する騒音の最大値予測結果】

【最大値・敷地境界】

単位：dB

予測地点	a	b	c	d
騒音種別	1F	1F	1F	1F
設備騒音最大値	26	45	32	26
来客・従業員車両走行音最大値	54	17	46	54
当該地域の類型	第二種区域			
規制基準	45			

【最大値・住居位置】

単位：dB

予測地点	a'	c'	d'
騒音種別	1F	1F	1F
設備騒音最大値	26	32	27
来客・従業員車両走行音最大値	51	45	49
当該地域の類型	第二種区域		
規制基準	45		

1F=1.2m

【最大値・住居位置・速度抑制対策後】

単位：dB

予測地点	a'	d'
騒音種別	1F	1F
設備騒音最大値	26	27
来客・従業員車両走行音最大値	44	43
当該地域の類型	第二種区域	
規制基準	45	

1F=1.2m

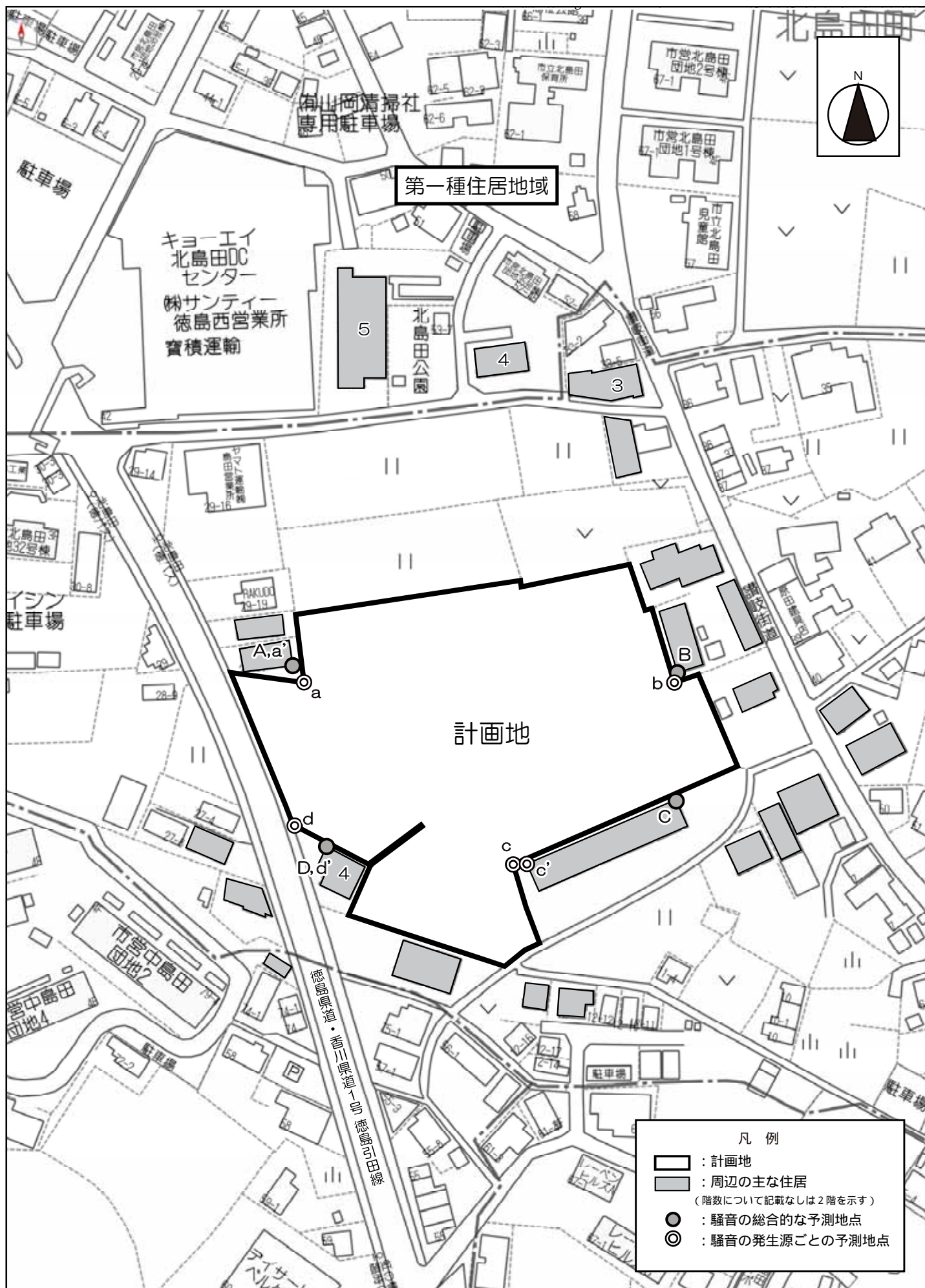


図1 騒音予測地点位置図(S=1/1,500)

騒音の予測資料

【設備機器一覧】

騒音発生源					騒音 レベル (dB)	設定 根拠	稼働時間・継続時間等		図面上の位置	
区分	名 称		型式等	定格能力			昼間:6～22時	夜間:22～6時		
定常 騒音	設備騒音	室外機	空調用	FDCP112HLXJ	2.81kW	56.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 S1
		室外機	空調用	FDTV1605HA5SA	3.7kW	59.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 S2
		室外機	空調用	FDTV2805HP5SA	7.3kW	64.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 S3
		室外機	空調用	SRK2824T	750W	50.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 S4
		室外機	空調用	SRK2524T	750W	49.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 S5
		室外機	空調用	SRK2224T	600W	48.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 S6
		室外機	空調用	FDTXP803HMD	1.8kW	51.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図3 S7
		室外機	空調用	FDTXP803HMD	1.8kW	51.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 S8
		室外機	空調用	FDTV1125HA5SA	2.0kW	59.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 S9
		室外機	空調用	FDTWV565HA5SA	1.0kW	49.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 S10
		室外機	空調用	FDTV2805HP5SA	7.3kW	64.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 S11
		室外機	空調用	FDTV2805HP5SA	7.3kW	64.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 S12
		室外機	空調用	FDTV2805HP5SA	7.3kW	64.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図3 S13
		室外機	空調用	FDTV2805HP5SA	7.3kW	64.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 S14
		室外機	空調用	FDTV2805HP5SA	7.3kW	64.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 S15
		室外機	空調用	FDTV2805HP5SA	7.3kW	64.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 S16
		室外機	冷凍冷蔵用	ECOV-J22WA-BS	2.2kW	57.0	カタログ値	6:00-22:00	22:00-6:00	図3 R1
		室外機	冷凍冷蔵用	ECOV-DM150MA-BS	6.6kW×2+7.3kW×2	66.0	カタログ値	6:00-22:00	22:00-6:00	図3 R2
		室外機	冷凍冷蔵用	ECOV-DM150MA-BS	6.6kW×2+7.3kW×2	66.0	カタログ値	6:00-22:00	22:00-6:00	図3 R3
		室外機	冷凍冷蔵用	ECOV-J185A-BS	7.9kW×2	66.0	カタログ値	6:00-22:00	22:00-6:00	図3 R4
		室外機	冷凍冷蔵用	ECOV-J75A-BS	6.9kW	63.0	カタログ値	6:00-22:00	22:00-6:00	図3 R5
		室外機	冷凍冷蔵用	ECOV-J15WA-BS	1.6kW	56.5	カタログ値	6:00-22:00	22:00-6:00	図3 R6
		室外機	冷凍冷蔵用	ECOV-J30WA-BS	3.5kW	62.5	カタログ値	6:00-22:00	22:00-6:00	図3 R7
		室外機	冷凍冷蔵用	ECOV-J15WA-BS	1.6kW	56.5	カタログ値	6:00-22:00	22:00-6:00	図3 R8
		室外機	冷凍冷蔵用	ECOV-J22WA-BS	2.2kW	57.0	カタログ値	6:00-22:00	22:00-6:00	図3 R9
		給排気口	-	VD-15ZVC7	19.5W	42.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K1
		給排気口	-	VD-15ZVC7	19.5W	42.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K2
		給排気口	-	VD-10ZC14	9.3W	22.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K3
		給排気口	-	VD-20ZC14	49W	36.5	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K4
		給排気口	-	VD-18ZC14	29.5W	29.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K5
		給排気口	-	VD-18ZC14	29.5W	29.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K6
		給排気口	-	EFG-40KSB2-W	150W	58.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K7
		給排気口	-	VD-10ZVC7	9.7W	23.5	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K8
		給排気口	-	EFG-40KSB2-W	150W	58.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K9
		給排気口	-	VD-10ZVC7	9.7W	23.5	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K10
		給排気口	-	VD-15ZVC7	19.5W	42.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K11
		給排気口	-	VD-10ZC14	9.3W	22.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K12
		給排気口	-	VD-25ZX13-C	90W	45.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K13
		給排気口	-	VD-10ZC14	9.3W	22.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K14
		給排気口	-	VD-15ZVC7	19.5W	42.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K15
		給排気口	-	VD-10ZC14	9.3W	22.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K16
		給排気口	-	VD-15ZVC7	19.5W	42.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K17
		給排気口	-	VD-10ZC14	9.3W	22.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K18
		給排気口	-	EFG-35KSB2-W	100W	53.5	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K19
		給排気口	-	VD-15ZVC7	19.5W	42.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K20
		給排気口	-	VD-15ZVC7	19.5W	42.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K21
		給排気口	-	VD-25ZX13-C	90W	45.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K22
		給排気口	-	VD-25ZX13-C	90W	45.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K23
		給排気口	-	VD-25ZX13-C	90W	45.0	カタログ値	8:00-22:00	22:00-0:00	図2 K24
		給排気口	-	BFS-210TXA2	530W	73.0	カタログ値	8:00-22:00	-	図2 K25
		給排気口	-	BFS-150TXA2	440W	70.0	カタログ値	8:00-22:00	-	図2 K26
		給排気口	-	BFS-150TXA2	440W	70.0	カタログ値	8:00-22:00	-	図2 K27
		給排気口	-	BFS-150TXA2	440W	70.0	カタログ値	8:00-22:00	-	図2 K28

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結果及びその算出根拠

騒音発生源				【 地点A(1F) 】										【 地点B(1F) 】										【 地点C(1F) 】										【 地点D(1F) 】																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
				基準距離における騒音レベル等		騒音継続時間		予測地点までの距離(m)	δ	減衰(δB)		予測地点における騒音レベル(dB)	予測地点における等価騒音レベル(dB)	予測地点までの距離(m)	δ	減衰(δB)		予測地点における騒音レベル(dB)	予測地点における等価騒音レベル(dB)	予測地点までの距離(m)	δ	減衰(δB)		予測地点における騒音レベル(dB)	予測地点における等価騒音レベル(dB)	予測地点までの距離(m)	δ	減衰(δB)		予測地点における騒音レベル(dB)	予測地点における等価騒音レベル(dB)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
種類	No.	位置	種類	騒音レベル(dB)	根拠	等価騒音(昼間)	等価騒音(夜間)			距離減衰	回折減衰					ける騒音レベル	距離減衰					回折減衰	ける騒音レベル					距離減衰	回折減衰			ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰	ける騒音レベル	距離減衰	回折減衰

騒音発生源			【 地点A(1F) 】														【 地点B(1F) 】														【 地点B(2F) 】														【 地点C(1F) 】														【 地点C(1F) 】																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
			基準距離における騒音レベル等				騒音継続時間				予測地点		δ		減衰 (dB)		予測地点における騒音レベル		予測地点における騒音レベル		δ		減衰 (dB)		予測地点における騒音レベル		予測地点における騒音レベル		δ		減衰 (dB)		予測地点における騒音レベル		予測地点における騒音レベル		δ		減衰 (dB)		予測地点における騒音レベル		予測地点における騒音レベル																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
			種類	騒音レベル (dB)	根拠	等価騒音 (昼間)		等価騒音 (夜間)		までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	予測地点における騒音レベル (dB)	昼間	夜間	までの距離

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
事が見込まれる場合に当たっては、その騒音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

		【 地点①(日) 】										【 地点②(日) 】										【 地点③(日) 】										【 地点④(日) 】										【 地点⑤(日) 】										【 地点⑥(日) 】										【 地点⑦(日) 】										【 地点⑧(日) 】																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
		騒音発生源										基準距離における騒音レベル等										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点										予測地点																			

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事が見込まれる場合に当たっては、その騒音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

速度抑制対策後

ペルルの大入道のアサの出来及びその昇出機

【増成】(1F)										【増成】(1F)										
基準距離における騒音レベル等										基準距離における騒音レベル等										
騒音発生源			予測地点		減衰 (dB)		予測地点における騒音レベル (dB)			予測地点における騒音レベル (dB)			減衰 (dB)		予測地点における騒音レベル (dB)			予測地点における騒音レベル (dB)		
種類	No.	位置	種類	騒音レベル (dB)	根拠	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	までの距離 (m)	行路差	距離減衰	回折減衰	までの距離 (m)	行路差	
設備騒音	室内機	空調用	S1	1階	LPA	56.0	カタログ値	91.3	-	39.2	-	16.8	81.3	-	38.2	-	17.8	-	17.8	
	室外機	空調用	S2	1階	LPA	52.0	カタログ値	82.5	-	39.5	-	20.7	82.5	-	38.5	-	20.7	-	19.9	
	室内機	空調用	S3	1階	LPA	64.0	カタログ値	93.7	-	39.4	-	24.6	83.7	-	38.4	-	25.6	-	25.6	
	室外機	空調用	S4	1階	LPA	50.0	カタログ値	89.9	-	39.7	-	18.7	89.9	-	38.7	-	18.7	-	18.7	
	室内機	空調用	S5	1階	LPA	49.0	カタログ値	89.9	-	40.0	-	9.0	89.8	-	39.1	-	9.9	-	9.9	
	室外機	空調用	S6	1階	LPA	48.0	カタログ値	100.6	-	40.1	-	7.9	90.7	-	39.2	-	8.8	-	8.8	
	室内機	空調用	S7	1階	LPA	51.0	カタログ値	91.3	-	40.2	-	14.0	91.3	-	39.2	-	14.0	-	14.0	
	室外機	空調用	S8	1階	LPA	51.0	カタログ値	100.6	-	40.2	-	10.8	93.1	-	39.4	-	11.6	-	11.6	
	室内機	空調用	S9	1階	LPA	59.0	カタログ値	100.6	-	40.3	-	18.7	94.2	-	39.5	-	19.5	-	19.5	
	室外機	空調用	S10	1階	LPA	50.0	カタログ値	104.2	-	40.4	-	4.0	94.4	-	39.4	-	4.0	-	4.0	
	室内機	空調用	S11	1階	LPA	64.0	カタログ値	116.7	0.5	-41.3	-8.9	13.8	107.3	0.1	-40.6	-7.1	13.8	-	13.8	
	室外機	空調用	S12	1階	LPA	64.0	カタログ値	116.0	1.8	-41.3	-11.9	10.8	107.6	0.8	-40.6	-9.9	13.4	-	13.4	
	室内機	空調用	S13	1階	LPA	64.0	カタログ値	115.7	3.3	-41.3	-13.8	8.9	107.9	1.7	-40.7	-11.6	11.7	-	11.7	
	室外機	空調用	S14	1階	LPA	64.0	カタログ値	116.4	4.4	-41.3	-15.7	7.9	108.2	2.7	-40.7	-13.5	10.8	-	10.8	
	室内機	空調用	S15	1階	LPA	64.0	カタログ値	115.1	4.3	-41.2	-15.0	7.8	108.6	3.1	-40.7	-13.9	9.4	-	9.4	
	室外機	空調用	S16	1階	LPA	64.0	カタログ値	114.8	4.2	-41.2	-14.9	7.9	108.9	4.1	-40.7	-14.8	10.9	-	10.9	
	冷気送風用	R1	1階	LPA	66.0	カタログ値	91.3	-	40.1	-	38.7	91.2	-	39.2	-	38.7	-	38.7		
	冷気送風用	R2	1階	LPA	66.0	カタログ値	102.4	-	40.2	-	25.8	92.2	-	39.3	-	26.7	-	26.7		
	冷気送風用	R3	1階	LPA	66.0	カタログ値	104.5	-	40.4	-	25.8	94.4	-	39.5	-	26.9	-	26.9		
	冷気送風用	R4	1階	LPA	66.0	カタログ値	106.6	-	40.5	-	25.8	96.6	-	39.6	-	27.1	-	27.1		
	冷気送風用	R5	1階	LPA	63.0	カタログ値	108.8	-	40.6	-	25.8	98.8	-	39.7	-	27.3	-	27.3		
冷気送風用	R6	1階	LPA	59.5	カタログ値	110.1	-	40.8	-	15.7	100.2	-	40.0	-	16.5	-	16.5			
冷気送風用	R7	1階	LPA	62.5	カタログ値	111.6	-	41.0	-	21.5	101.8	-	40.2	-	22.3	-	22.3			
冷気送風用	R8	1階	LPA	64.5	カタログ値	112.4	3.5	-41.0	-14.1	14.0	114.0	3.4	-41.0	-14.0	17.9	-	17.9			
冷気送風用	R9	1階	LPA	57.0	カタログ値	112.2	3.4	-41.0	-14.0	14.0	114.8	3.4	-41.2	-13.9	19.1	-	19.1			
冷気送風用	R10	1階	LPA	62.0	カタログ値	112.7	3.3	-41.0	-14.0	14.0	116.7	3.3	-41.2	-13.9	20.3	-	20.3			
冷気送風用	R11	1階	LPA	42.0	カタログ値	54.3	-	34.7	-	7.3	84.1	-	38.5	-	35.0	-	35.0			
冷気送風用	R12	1階	LPA	42.0	カタログ値	54.3	-	34.7	-	7.3	84.1	-	38.5	-	35.0	-	35.0			
冷気送風用	R13	1階	LPA	22.0	カタログ値	53.5	-	34.6	-	-12.6	70.6	-	37.0	-	32.5	-	32.5			
冷気送風用	R14	1階	LPA	36.5	カタログ値	53.7	-	34.6	-	1.9	69.3	-	36.8	-	-0.3	-	-0.3			
冷気送風用	R15	1階	LPA	23.0	カタログ値	54.1	-	34.7	-	-5.4	64.4	-	36.4	-	31.9	-	31.9			
冷気送風用	R16	1階	LPA	23.0	カタログ値	54.1	-	34.7	-	-5.4	64.4	-	36.4	-	31.9	-	31.9			
冷気送風用	R17	1階	LPA	58.0	カタログ値	70.2	-	37.4	-	20.6	64.1	-	36.1	-	21.9	-	21.9			
冷気送風用	R18	1階	LPA	23.5	カタログ値	94.6	-	39.7	-	-15.8	80.9	-	38.4	-	-14.7	-	-14.7			
冷気送風用	R19	1階	LPA	38.0	カタログ値	97.4	-	39.8	-	-12.6	87.9	-	38.9	-	-15.4	-	-15.4			
冷気送風用	R20	1階	LPA	23.5	カタログ値	98.5	-	39.9	-	-16.3	87.9	-	38.9	-	-15.4	-	-15.4			
冷気送風用	R21	1階	LPA	42.0	カタログ値	97.3	-	39.8	-	21.1	88.7	-	39.0	-	30.4	-	30.4			
冷気送風用	R22	1階	LPA	22.0	カタログ値	98.2	-	39.7	-	-17.5	89.6	-	38.8	-	-17.5	-	-17.5			
冷気送風用	R23	1階	LPA	45.0	カタログ値	100.0	-	40.0	-	5.0	90.4	-	39.1	-	5.9	-	5.9			
冷気送風用	R24	1階	LPA	22.0	カタログ値	100.7	-	40.1	-	-18.1	91.2	-	39.2	-	-17.7	-	-17.7			
冷気送風用	R25	1階	LPA	42.0	カタログ値	100.7	-	40.1	-	40.9	91.3	-	39.3	-	40.9	-	40.9			
冷気送風用	R26	1階	LPA	22.0	カタログ値	110.0	-	40.9	-	-18.9	101.0	-	40.1	-	-18.1	-	-18.1			
冷気送風用	R27	1階	LPA	42.0	カタログ値	110.7	-	41.0	-	1.0	102.3	-	40.2	-	1.8	-	1.8			
冷気送風用	R28	1階	LPA	22.0	カタログ値	114.1	2.2	-41.1	-12.4	-31.8	108.5	2.2	-40.7	-12.4	-31.1	-	-31.1			
冷気送風用	R29	1階	LPA	13.0	カタログ値	119.3	0.8	-41.1	-12.4	0.9	111.9	0.8	-41.1	-12.4	0.9	-	0.9			
冷気送風用	R30	1階	LPA	42.0	カタログ値	119.1	1.6	-41.0	-11.5	-10.5	112.6	1.6	-41.0	-11.5	-10.5	-	-10.5			
冷気送風用	R31	1階	LPA	42.0	カタログ値	119.1	1.6	-41.0	-11.5	-10.5	112.6	1.6	-41.0	-11.5	-10.5	-	-10.5			
冷気送風用	R32	1階	LPA	42.0	カタログ値	119.1	1.3	-40.9	-11.0	-10.0	114.7	1.3	-41.2	-11.0	-10.2	-	-10.2			
冷気送風用	R33	1階	LPA	45.0	カタログ値	119.2	1.2	-40.9	-10.7	-8.4	116.2	1.1	-41.0	-10.6	-7.6	-	-7.6			
冷気送風用	R34	1階	LPA	45.0	カタログ値	110.5	-	40.3	-	4.7	112.4	-	41.0	-	41.0	-	41.0			
冷気送風用	R35	1階	LPA	45.0	カタログ値	109.8	-	40.3	-	4.7	115.6	-	41.3	-	41.3	-	41.3			
冷気送風用	R36	1階	PWL	75.8	自動車騒音	42.6	-	35.8	-	35.8	19.8	-	35.8	-	35.8	-	35.8			
冷気送風用	R37	1階	PWL	75.8	自動車騒音	42.6	-	36.0	-	36.0	19.8	-	36.0	-	36.0	-	36.0			
冷気送風用	R38	1階	PWL	75.8	自動車騒音	43.0	-	36.2	-	36.2	19.4	-	36.2	-	36.2	-	36.2			
冷気送風用	R39	1階	PWL	75.8	自動車騒音	43.8	-	36.8	-	36.8	17.4	-	36.8	-	36.8	-	36.8			
冷気送風用	R40	1階	PWL	75.8	自動車騒音	43.8	-	37.0	-	37.0	17.4	-	37.0	-	37.0	-	37.0			
冷気送風用	R41	1階	PWL	75.8	自動車騒音	45.1	-	37.1	-	37.1	16.7	-	37.1	-	37.1	-	37.1			
冷気送風用	R42	1階	PWL	75.8	自動車騒音	46.7	-	37.4	-	37.4	20.8	-	37.4	-	37.4	-	37.4			
冷気送風用	R43	1階	PWL	75.8	自動車騒音	48.7	-	37.8	-	37.8	23.5	-	37.8	-	37.8	-	37.8			
冷気送風用	R44	1階	PWL	75.8	自動車騒音	51.0	-	38.3	-	38.3	26.7	-	38.3	-	38.3	-	38.3			
冷気送風用	R45	1階	PWL	75.8	自動車騒音	53.6	-	38.8	-	38.8	30.2	-	38.8	-	38.8	-	38.8			
冷気送風用	R46	1階	PWL	75.8	自動車騒音	56.4	-	39.4	-	39.4	33.9	-	39.4	-	39.4	-	39.4			
冷気送風用	R47	1階	PWL	75.8	自動車騒音	59.3	-	40.1	-	40.1	37.8	-	40.1	-	40.1	-	40.1			
冷気送風用	R48	1階	PWL	75.8	自動車騒音	62.5	-	40.9	-	40.9	41.7	-	40.9	-	40.9	-	40.9			
冷気送風用	R49	1階	PWL	75.8	自動車騒音	65.7	-	41.6	-	41.6	45.7	-	41.6	-	41.6	-	41.6			
冷気送風用	R50	1階	PWL	75.8	自動車騒音	69.1	-	42.4	-	42.4	49.8	-	42.4	-	42.4	-	42.4			
冷気送風用	R51	1階	PWL	75.8	自動車騒音	72.6	-	43.3	-	43.3	54.0	-	43.3	-	43.3	-	43.3			
冷気送風用	R52	1階	PWL	75.8	自動車騒音	66.6	-	35.1	-	32.7	39.7	-	35.1	-	35.1	-	35.1			
冷気送風用	R53	1階	PWL	75.8	自動車騒音	54.0	-	34.6	-	33.2	41.9	-	34.6	-	34.6	-	34.6			
冷気送風用	R54	1階	PWL	75.8	自動車騒音	51.6	-	34.2	-	33.6	44.4	-	34.2	-	34.2	-	34.2			
冷気送風用	R55	1階	PWL	75.8	自動車騒音	49.3	-	33.9	-	33.3	47.0	-	33.9	-	33.9	-	33.9			
冷気送風用	R56	1階	PWL	75.8	自動車騒音	47.2	-	33.5	-	32.7	49.9	-	33.5	-	33.5	-	33.5			
冷気送風用	R57	1階	PWL	75.8	自動車騒音	45.5	-	33.2	-	31.6	52.9	-	33.2	-	33.2	-	33.2			
冷気送風用	R58	1階	PWL	75.8	自動車騒音	44.0	-	32.9	-	30.9	56.1	-	32.9	-	32.9	-	32.9			
冷気送風用	R59	1階	PWL	75.8	自動車騒音	42.5	-	32.5	-	29.4	59.2	-	32.5	-	32.5	-	32.5			
冷気送風用	R60	1階	PWL	75.8	自動車騒音	41.7	-	32.4	-	28.4	64.4	-	32.4	-	32.4	-	32.4			
冷気送風用	R61	1階	PWL	75.8	自動車騒音	41.4	-	32.3	-	27.3	68.8	-	32.3	-	32.3	-	32.3			
冷気送風用	R62	1階	PWL	75.8	自動車騒音	41.7	-	32.4	-	26.2	73.2	-	32.4	-	32.4	-	32.4			
冷気送風用	R63	1階	PWL	75.8	自動車騒音	42.7	-	32.5	-	25.1	77.7	-	32.5	-	32.5	-	32.5			
冷気送風用	R64	1階	PWL	75.8	自動車騒音	38.4	-	31.7	-	36.1	75.9	-	31.7	-	31.7	-	31.7			
冷気送風用	R65	1階	PWL	75.8	自動車騒音	34.2	-	30.7	-	37.1	74.3	-	30.7	-	30.7	-	30.7			
冷気送風用	R66	1階	PWL	75.8	自動車騒音	30.1	-	29.6	-	38.2	73.0	-	29.6	-	29.6	-	29.6			
冷気送風用	R67	1階	PWL	75.8	自動車騒音	26.0	-	28.3	-	39.5	71.9	-	28.3	-	28.3	-	28.3			
冷気送風用	R68	1階	PWL	75.8	自動車騒音	22.1	-	26.9	-	40.5	71.0	-	26.9	-	26.9	-	26.9			
冷気送風用	R69	1階	PWL	75.8	自動車騒音	18.3	-	25.2	-	41.5	70.4	-								