
別添 3 騒音

3-1 事後調査の内容	25
3-1-1 事後調査の調査地点	25
3-1-2 事後調査時点	28
3-1-3 事後調査の方法	28
3-2 事後調査の結果	29
3-2-1 工場騒音	29
3-2-2 低周波音	29
3-2-3 道路交通騒音	30
3-2-4 環境保全対策の実施状況	31
3-3 調査等の結果との検証結果	32
3-3-1 検証方法	32
3-3-2 検証結果	32
① 廃棄物処理施設の稼働に伴う工場騒音	32
② 廃棄物処理施設の稼働に伴う低周波音	33
③ 関係車両の走行に伴う道路交通騒音	34

別添 3 騒音

3-1 事後調査の内容

供用開始後の廃棄物処理施設の稼働に伴う工場騒音レベル及び低周波音の音圧レベル、関係車両の走行に伴う道路交通騒音レベル及び自動車交通量とした。また、環境保全対策の実施状況を取りまとめた。

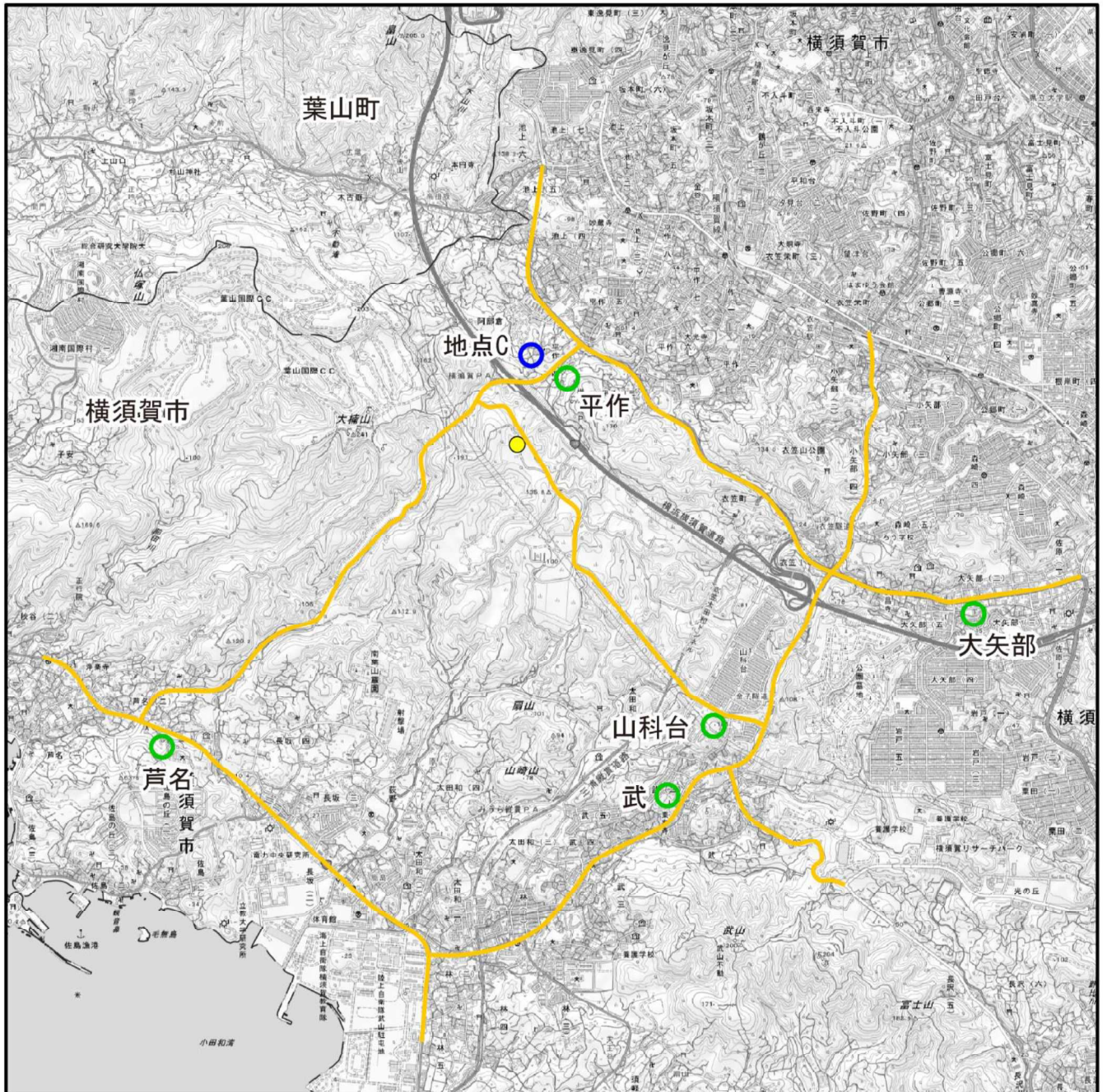
3-1-1 事後調査の調査地点

供用開始後の廃棄物処理施設の稼働に伴う工場騒音レベル及び低周波音の音圧レベルについては、廃棄物処理施設の敷地境界2地点及び最寄り住宅付近1地点とし、関係車両の走行に伴う道路交通騒音レベルについては、関係車両の通過する沿道の道路境界5地点で事後調査を実施した。

事後調査地点については、表3-1及び図3-1に示す。

表 3-1 調査地点

調査項目	調査地点	備考
廃棄物処理施設の稼働に伴う工場騒音及び低周波音	地点 A	南側敷地境界
	地点 B	東側敷地境界
	地点 C	最寄り住宅付近（平作4-6-9妙昭寺付近）
関係車両の走行による道路交通騒音	芦名	国道134号
	武	県道横須賀三崎線
	山科台	市道7027号線
	平作	市道坂本芦名線
	大矢部	県道久里浜田浦線



凡 例

- 廃棄物処理施設
- 廃棄物処理施設の稼働に伴う騒音・低周波音・振動・悪臭調査地点
- 関係車両の走行による騒音・振動調査地点
- 関係車両主要走行ルート
- 行政界

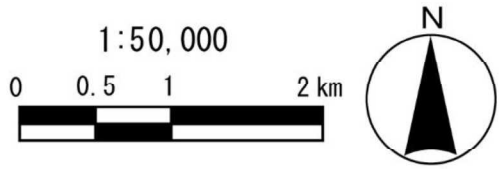


図 3-1-1 騒音・振動・悪臭調査地点



地点B(騒音・低周波音・悪臭)

地点B(振動)

地点A(騒音・低周波音・振動)

地点A(悪臭)

凡 例

- 廃棄物処理施設の稼働に伴う騒音、低周波音・振動・悪臭調査地点

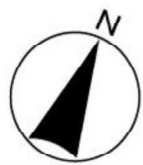


図 3-1-2 騒音・振動・悪臭調査地点

3-1-2 事後調査時点

供用開始後の廃棄物処理施設の稼働に伴う影響については、廃棄物処理施設の稼働が定常の状態となる時期のうち1日間とした。

関係車両の走行に伴う影響については、廃棄物処理施設の稼働が定常の状態となる第2段階（既設道路の改修完了後）のうち1日のうち、関係車両の走行時間帯を含む昼間（6時～22時）とした。

事後調査時点については、表3-2に示すとおりである。

表 3-2 調査時点

調査項目	調査時点	
廃棄物処理施設の稼働に伴う工場騒音及び低周波音	・工場騒音	令和2年12月17日(木)15時～12月18日(金)15時
	・低周波音 ・最寄り住宅付近の騒音	令和2年11月25日(水)22時～11月26日(木)22時
関係車両の走行による道路交通騒音	令和2年 9月17日(木)6時～22時	

注) 1. 工場騒音については11月25日～26日にも調査を行っているが、暗騒音が高くなったため、廃棄物処理施設の稼働状況が同一であった12月の調査結果を採用した。

3-1-3 事後調査の方法

騒音レベルは、騒音に係る環境基準について（平成10年、環境庁告示第64号）に定める方法に準拠した。

低周波音の音圧レベルは、低周波音の測定方法に関するマニュアル（平成12年、環境庁）に準拠した。

自動車交通量は、通過する車両を車種別（大型貨物、バス、清掃車（市直轄）、清掃車（民間）、小型貨物、乗用車）及び方向別にカウンターにより計測調査した。大型車は大型貨物、バス、清掃車とし、小型車は小型貨物、乗用車とした。

走行速度は、一定区間をストップウォッチで計測し計算により求めた。

3-2 事後調査の結果

3-2-1 工場騒音

工場騒音レベル調査結果は、表3-3に示すとおりである。

調査結果は地点A及び地点Bについては、全ての時間帯で規制基準を満足していた。

また、最寄り住宅付近の地点Cでは、昼間、夜間ともに環境基準を満足していた。

表 3-3-1 工場騒音レベル調査結果（敷地境界）

(単位：dB)

調査地点	時間率騒音レベル (L _{A5})							
	朝 (6時～8時)		昼間 (8時～18時)		夕 (18時～23時)		夜間 (23時～6時)	
		規制基準		規制基準		規制基準		規制基準
地点A	36	50	41	55	33	50	31	45
地点B	49		54		47		45	

注) 1. 規制基準：「騒音規制法」(昭和43年、法律第98号)に基づく「特定工場等において発生する騒音の規制に関する基準」(第2種区域)

表 3-3-2 工場騒音レベル調査結果（最寄り住宅付近）

(単位：dB)

調査地点	等価騒音レベル (L _{Aeq})			
	昼間 (6時～22時)		夜間 (22時～6時)	
		環境基準		環境基準
地点C	46	55	39	45

注) 1. 環境基準：「騒音に係る環境基準について」(平成10年、環境庁告示64号)の「道路に面していない地域」(B類型)

3-2-2 低周波音

低周波音の音圧レベル調査結果は、表3-4に示すとおりである。

調査結果は全ての地点、時間帯において、低周波音の閾値を下回っていた。

表 3-4 低周波音の音圧レベル調査結果

(単位：dB)

調査地点	G特性音圧レベル (L _{G5})			(参考) 参照値
	平均値	最大値	最小値	
地点A	71	73	69	100
地点B	73	80	69	
地点C	66	71	61	

注) 1. G特性音圧レベルは、90%値の上端値 (L_{G5})とした。

2. 参考として、低周波音の閾値とされるG特性音圧レベルの値 (ISO7196:1995) を記載した。

3-2-3 道路交通騒音

道路交通騒音レベル調査結果は、表3-5に示すとおりである。

調査結果は平作では環境基準を上回っていたが、他の4地点では環境基準を下回っていた。

交通量の調査結果は表3-6、走行速度の調査結果は表3-7に示すとおりである。

表 3-5 道路交通騒音レベル調査結果

(単位：dB)

調査地点	時間区分	等価騒音レベル (L _{Aeq})	環境基準
芦名	昼間	69	70
武		68	70
山科台		62	65
平作		67	65
大矢部		69	70

- 注) 1. 環境基準：「騒音に係る環境基準について」(平成10年、環境庁告示64号)
 の山科台、平作は「B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域」
 芦名、武、大矢部は「幹線交通を担う道路に近接する空間」
 2. 時間区分は昼間：6：00～22：00

表 3-6 自動車交通量調査結果

(単位：台)

調査地点	時間区分	大型車 合計	小型車 合計	自動車 合計	大型車 混入率 (%)
芦名	昼間	1,190	13,330	14,520	8.2
武		1,315	17,134	18,449	7.1
山科台		408	4,452	4,860	8.4
平作		913	7,669	8,582	10.6
大矢部		1,697	18,777	20,474	8.3

注) 時間区分は昼間：6：00～22：00

表 3-7 走行速度調査結果

(単位：km/時)

調査地点	方向	速度	方向	速度
芦名	大楠山入口交差点方面	41.2	林交差点方面	35.5
武	林交差点方面	41.5	山科台入口交差点方面	43.2
山科台	山科台入口交差点方面	39.2	実施区域方面	36.7
平作	実施区域方面	48.1	平作四丁目交差点方面	48.8
大矢部	衣笠IC入口交差点方面	44.7	佐原交差点方面	46.9

3-2-4 環境保全対策の実施状況

供用開始後に実施した環境保全対策及び実施状況は、表3-8に示すとおりである。

表 3-8-1 環境保全対策及び実施状況（工場騒音・低周波音）

予測評価書の記載内容	環境保全対策の実施状況	写真
送風機、油圧ユニット、空気圧縮機は低騒音機器を採用し、まとめて単独の部屋に収納する。	送風機、油圧ユニット、空気圧縮機は低騒音機器を採用し、まとめて単独の部屋に収納している。	①
発生騒音の大きい機器を収納する部屋については、壁面、天井面に吸音材を貼りつける。	発生騒音の大きい機器を収納する部屋については、壁面、天井面に吸音材を貼りつけている。	②
騒音を考慮した外壁使用や開口部の計画をする。	騒音を考慮した外壁を使用し、開口部にはサイレンサーを使用している。	③
大きな低周波音を発生する機器は、回転数制御を行う。	大きな低周波音を発生する機器は、回転数制御を行っている。	④

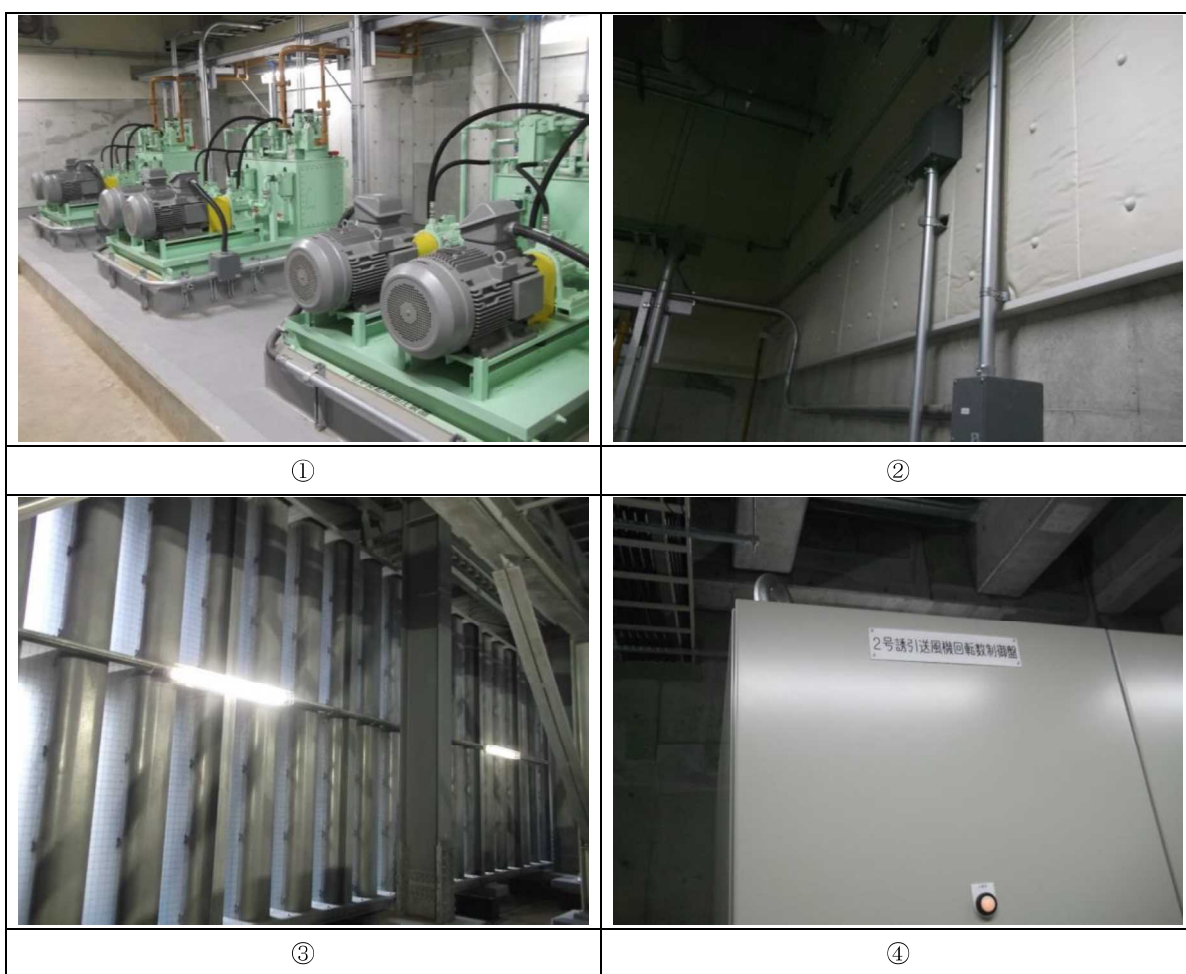


表 3-8-2 環境保全対策及び実施状況（道路交通騒音）

予測評価書の記載内容	環境保全対策の実施状況	写真
可燃ごみ収集工程の調整により、可燃ごみ収集車両が短時間に集中しないよう計画的な時間配分に努める。	可燃ごみ収集工程を調整し、可燃ごみ収集車両が短時間に集中しないよう計画的な時間配分に努めている。	-
定常稼働時及び定期点検時の関係者の通勤においては、乗り合い等により通勤車両台数を低減する。	定期点検時の関係者の通勤車両については、乗合いを推奨して通勤車両の台数を減らしている。	-

予測評価書の記載内容	環境保全対策の実施状況	写真
急発進・急加速の禁止及び車両停止時のアイドリングストップにより、発生騒音の低減に努める。	可燃ごみ収集車両・通勤車両の急加速・急発進の禁止、場内徐行を徹底している。 ごみ収集車は全車アイドリングストップ機能を有したものを使用しているため、車両停止時は、アイドリングストップを実施している。 これらの対策の実施により、発生騒音の低減に努めている。	-

3-3 調査等の結果との検証結果

3-3-1 検証方法

事業の影響については、「予測評価書」の予測結果及び評価の指標と比較を行い、工場騒音レベル、低周波の音圧レベル及び道路交通騒音レベルの評価目標である、「実施区域周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこと」が達成されているかを検証する。

なお、関係車両の走行時間は7時～18時としているため、関係車両の走行に伴う騒音の影響評価は時間区分の昼間（6:00～22:00）のみ行った。

3-3-2 検証結果

「予測評価書」における廃棄物処理施設の稼働に伴う騒音、低周波音及び関係車両の走行に伴う騒音の事後調査結果及び予測結果を表3-9に評価の指標とあわせて示す。

①廃棄物処理施設の稼働に伴う工場騒音

工場騒音は、地点A（南側敷地境界）については、予測結果が昼間「39dB」、夜間「37dB」に対して、事後調査結果が昼間「41dB」、夜間「31dB」となっており、昼間において予測値を上回っている。これは「予測評価書」の予測値は周囲の環境騒音を含んでいないことに対し、事後調査結果は周辺を走行する車両の走行音等が含まれていることにより、予測値を上回ったものと考えられる。夜間においては、予測値を下回っており、全時間帯で評価の指標を下回っていた。

地点B（東側敷地境界）については、予測結果が昼間「47dB」、夜間「43dB」に対して、事後調査結果が昼間「54dB」、夜間「45dB」となっており、昼間及び夜間において予測値を上回っている。これは「予測評価書」の予測値は周囲の環境騒音を含んでいないことに対し、事後調査結果は、約200mに位置する横浜横須賀道路や横須賀市街からの道路交通騒音が見通しのきく高台に位置することで含まれていることや、周辺を走行する車両の走行音等が含まれていることにより、予測値を上回ったものと考えられる。評価の指標と比較すると、全時間帯で評価の指標を下回っていた。

最寄り住宅付近の地点Cについては、予測結果が昼間「46dB」、夜間「41dB」に対して、事後調査結果が昼間「46dB」、夜間「39dB」となっており、昼間は予測値と同値、夜間は予測値を下回っており、全時間帯で評価の指標を下回っていた。

以上の結果から、評価書における「実施区域周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさない」という評価目標は達成されていると考えられる。

また、今後は年に1回敷地境界線での騒音測定を実施し、評価の指標を下回ることを確認することとする。

表 3-9-1 工場騒音の検証結果

(単位：dB)

予測地点	時間区分	時間率騒音レベル (L_{A5})		評価の指標
		予測結果	事後調査結果	
地点A	昼間	39	41	55
	夜間	37	31	45
地点B	昼間	47	54	55
	夜間	43	45	45

注) 1. 時間区分は、昼間 8:00~18:00、夜間 23:00~6:00

(単位：dB)

予測地点	時間区分	等価騒音レベル (L_{Aeq})		評価の指標
		予測結果	事後調査結果	
地点C	昼間	46	46	55
	夜間	41	39	45

注) 1. 時間区分は、昼間 6:00~22:00、夜間 22:00~6:00

②廃棄物処理施設の稼働に伴う低周波音

施設の稼働に伴う低周波音レベルは、敷地境界最大地点での予測結果が「85dB」に対して、地点 A については、事後調査結果が「71dB」、地点 B については、事後調査結果が「73dB」となっており、予測結果を下回る結果となっており、評価の指標も下回る結果となった。

また、最寄り住宅付近の地点Cでは予測結果が「66dB」に対して、事後調査結果が「66dB」となっており、予測結果と同値であり、評価の指標も下回る結果となった。

以上の結果から、評価書における「実施区域周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさない」という評価目標は達成されていると考えられる。

表 3-9-2 低周波音の検証結果

(単位：dB)

予測地点	低周波音の音圧レベル (L_{G5})		評価の指標
	予測結果	事後調査結果	
地点A	85	71	100
地点B		73	
地点C	66	66	

注) 1. 敷地境界の予測結果は、敷地境界最大地点での予測値。

③関係車両の走行に伴う道路交通騒音

関係車両の走行に伴う道路交通騒音は、予測結果と事後調査結果を比較すると、山科台では予測結果が「61dB」に対して、事後調査結果が「62dB」、大矢部では予測結果が「66dB」に対して、事後調査結果が「69dB」で予測結果を上回っていた。山科台及び大矢部で事後調査結果が予測結果を上回った要因として、表 3-10 に示す交通量の検証結果が示すとおり予測条件からの一般車両（大型車及び小型車）の増加が考えられる。

そのほかの 3 地点では、予測結果を下回っていた。

評価の指標と事後調査結果を比較すると、平作は昼間の環境基準値 65dB を 2dB 上回っていたが、平作では事前調査結果（平成 24 年 5 月実施）においても昼間は 66dB で昼間の環境基準の 65dB を 1dB 上回っていた。（「予測評価書」P283 参照）

そのほかの 4 地点では、評価の指標を下回る結果となった。

以上の結果から、評価書における「実施区域周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさない」という評価目標は達成されていると考えられる。

表 3-9-3 道路交通騒音の検証結果

(単位：dB)

予測地点	等価騒音レベル（昼間）			事後調査結果	評価の指標
	現況 ①	ΔL ②	予測結果 ①+②		
芦名	71	0.0	71	69	70
武	70	0.0	70	68	70
山科台	61	0.4	61	62	65
平作	69 (66) 注3	0.6	70	67	65
大矢部	66	0.2	66	69	70

注) 1. 時間区分は、昼間 6:00~22:00

2. ΔL は計画交通量をもとに予測した関係車両両等分の走行による増加分

3. 平成 24 年 5 月の事前調査結果は 66dB であるが、久里浜田浦線が予測時点では未開通であったため、開通後の計画交通量をもとに予測した値（69dB）を現況としている。

表 3-10 交通量の検証結果

(単位：台)

調査地点	事後調査結果			予測条件		
	大型車 合計	小型車 合計	自動車 合計	大型車 合計	小型車 合計	自動車 合計
芦名	1,190	13,330	14,520	1,868	16,266	18,134
武	1,315	17,134	18,449	1,880	18,695	20,575
山科台	408	4,452	4,860	526	3,916	4,442
平作	913	7,669	8,582	783	6,263	7,046
大矢部	1,697	18,777	20,474	832	10,549	11,381