

---

## 別添 4 振動

---

4-1 事後調査の内容 .....	35
4-1-1 事後調査の調査地点 .....	35
4-1-2 事後調査時点 .....	35
4-1-3 事後調査の方法 .....	36
4-2 事後調査の結果 .....	36
4-2-1 工場振動 .....	36
4-2-2 道路交通振動 .....	36
4-2-3 環境保全対策の実施状況 .....	38
4-3 調査等の結果との検証結果 .....	39
4-3-1 検証方法 .....	39
4-3-2 検証結果 .....	39
① 廃棄物処理施設の稼働に伴う工場振動 .....	39
② 関係車両の走行に伴う道路交通振動 .....	39



## 別添 4 振動

### 4-1 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振動レベル及び関係車両の走行に伴う道路交通振動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。

#### 4-1-1 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振動レベルについては、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振動レベルについては、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4-1及び「別添3 騒音 図3-1-1」に示す。

表 4-1 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振動	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振動	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

#### 4-1-2 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とした。

事後調査時点については、表4-2に示すとおりである。

表 4-2 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振動	令和 2年6月 9日(火)22時 ~ 6月10日22時(水)
関係車両の走行による道路交通振動	令和 2年9月17日(木)6時 ~ 22時

### 4-1-3 事後調査の方法

振動レベルは、振動規制法施行規則（昭和51年、総理府令第58号）に定める方法に準拠する。

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。

## 4-2 事後調査の結果

### 4-2-1 工場振動

工場騒音レベル調査結果は、表4-3に示すとおりである。

調査結果は敷地境界の地点A、地点Bのいずれも、全ての時間帯で規制基準を満足していた。

表 4-3 工場振動レベル調査結果（敷地境界）

（単位：dB）

調査地点	時間率振動レベル (L <sub>10</sub> )			
	昼間 (8時～19時)		夜間 (19時～8時)	
		規制基準		規制基準
地点A	12	65	10	55
地点B	17		11	
地点C	11	-	9	-

- 注) 1. 使用した振動計の測定範囲は25～129dBのため25dB未満は参考値  
 2. 規制基準：「振動規制法」（昭和51年、法律第98号）に基づく「特定工場等に関する規制」の敷地境界における値（第1種区域のⅡ）

### 4-2-2 道路交通振動

道路交通騒音レベル調査結果は、表4-4に示すとおりである。

調査結果はいずれの地点も、全ての時間帯で要請限度を下回っていた。

交通量の調査結果は表4-5に示すとおりである。

表 4-4 道路交通振動レベル調査結果

（単位：dB）

調査地点	時間率振動レベル (L <sub>10</sub> )			
	昼間 (8時～19時)		夜間 (7時)	
		要請限度		要請限度
芦名	38	65	40	55
武	40		42	
山科台	18		19	
平作	24		25	
大矢部	42		43	

- 注) 1. 使用した振動計の測定範囲は25～129dBのため25dB未満は参考値  
 2. 要請限度：「振動規制法」（昭和51年、法律第98号）に基づく「道路交通振動の限度」

表 4-5 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	873	10,135	11,008	7.9
	夜間	109	1,100	1,209	9.0
武	昼間	997	13,139	14,136	7.1
	夜間	107	1,190	1,297	8.2
山科台	昼間	349	3,467	3,816	9.1
	夜間	36	322	358	10.1
平作	昼間	785	5,831	6,616	11.9
	夜間	68	686	754	9.0
大矢部	昼間	1,382	14,431	15,813	8.7
	夜間	164	1,297	1,461	11.2

注) 1. 時間区分は、昼間 8:00~19:00、夜間 7:00

#### 4-2-3 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4-6に示すとおりである。

表 4-6-1 環境保全対策及び実施状況（工場振動レベル）

予測評価書の記載内容	環境保全対策の実施状況	写真
低振動機器を採用する。	低振動機器を採用している。	-
ゴム、スプリング等の防止材の支持により伝搬を防止する。	ゴム、スプリング等の防止材の支持により伝搬を防止している。	①
振動の大きい高速回転式破砕機に、建物への伝搬防止として独立基礎構造を採用する。	振動の大きい高速回転式破砕機に、建物への伝搬防止として独立基礎構造を採用している。	-



表 4-6-2 環境保全対策及び実施状況（道路交通振動レベル）

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。	-
急発進・急加速の禁止により、発生振動の低減に努める。	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ことにより、発生振動の低減に努めている。	-

## 4-3 調査等の結果との検証結果

### 4-3-1 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、振動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振動の影響評価は時間区分の昼間（8:00～19:00）及び夜間（7:00）で行った。

### 4-3-2 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振動及び関係車両の走行に伴う振動の事後調査結果及び予測結果を表4-7、表4-8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振動

工場振動は、敷地境界の地点A（南側敷地境界）では昼間「19dB」、夜間「17dB」に対して、事後調査結果が昼間「12dB」、夜間「10dB」となっており、地点B（東側敷地境界）では昼間「42dB」、夜間「42dB」に対して、事後調査結果が昼間「17dB」、夜間「11dB」となっておりともに、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。

また最寄り住宅付近の地点Cでも、昼間「25dB未満」、夜間「25dB未満」に対して、事後調査結果が昼間「11dB」、夜間「9dB」となっており、予測結果と同様となっていた。

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。

表 4-7 工場振動の検証結果

(単位：dB)

予測地点	時間区分	時間率振動レベル (L <sub>10</sub> )		評価の指標
		予測結果	事後調査結果	
地点A	昼間	19	12	65
	夜間	17	10	55
地点B	昼間	42	17	65
	夜間	42	11	55
地点C	昼間	<25	11	-
	夜間	<25	9	-

注) 1. 使用した振動計の測定範囲は25～129dBのため25dB未満は参考値

## ②関係車両の走行に伴う道路交通振動

関係車両の走行に伴う道路交通振動は、予測結果と事後調査結果を比較すると、芦名では予測結果が、夜間「39dB」に対して、事後調査結果が「40dB」、大矢部では予測結果が、昼間「40dB」、夜間「42dB」に対して、事後調査結果が昼間「42dB」、夜間「43dB」で予測結果を上回っていた。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の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。芦名で予測値を上回った要因としては、走行速度について、事前調査時（平成24年5月実施）において、振動計設置側車線の走行速度は40km/時であったが、事後調査では7時台の走行速度は44km/時となっていることが考えられる（横須賀ごみ処理施設環境影響予測評価書P278参照）

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、いずれの地点も、全ての時間帯で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 4-8 道路交通振動の検証結果

(単位：dB)

予測地点	時間区分	時間率振動レベル ( $L_{10}$ )			事後調査結果	評価の指標
		現況 ①	$\Delta L$ ②	予測結果 ①+②		
芦名	昼間	40	0.0	40	38	65
	夜間	39	0.0	39	40	55
武	昼間	44	0.1	44	40	65
	夜間	47	0.0	47	42	55
山科台	昼間	26	1.2	27	18	65
	夜間	<25	0.0	<25	19	55
平作	昼間	44	1.1	45	24	65
	夜間	44	0.1	44	25	55
大矢部	昼間	40	0.3	40	42	65
	夜間	42	0.0	42	43	55

- 注) 1. 時間区分は、昼間 8:00~19:00、夜間の区分 (19:00~8:00) は朝7時台の値。  
 2.  $\Delta L$  は計画交通量をもとに予測した関係車両車両等の走行による増加分  
 3. 平作については都市計画道路久里浜田浦線が未開通時に実施した平成24年5月の事前調査結果であり、予測結果は開通後の計画交通量をもとに予測した値である。  
 4. 使用した振動計の測定範囲は25~129dBのため25dB未満は参考値