

11 景 観

11.1 調 査

(1) 主要な眺望地点及び主要で身近な視点の状況

ア 調査事項

実施区域周辺の主要な眺望地点及び主要で身近な視点の位置、種類及び利用状況並びにそれぞれの主要な眺望地点及び主要で身近な視点からの景観の構成要素等の状況とした。

イ 調査範囲

実施区域周辺とした。

ウ 調査方法

既存資料調査により行った。

エ 調査結果

実施区域周辺における主要な眺望地点としては、大楠山ハイキングコース（衣笠コース）、大楠山山頂、衣笠山山頂、横須賀PA（上り、下り）及び横須賀しょうぶ園がある。身近な視点としては、山科台地区、平作地区及び長坂地区が挙げられる。主要な眺望地点及び身近な視点の、実施区域からの距離と方位、利用状況及び景観の構成要素は、表5-2-1-11-1に示すとおりである。

表 5-2-1-11-1 主要な眺望地点及び主要で身近な視点の位置、利用状況及び構成要素

	調査地点	景観区分	煙突予定位置からの方位及び距離	眺望地点の利用状況	構成要素
主要な眺望地点	大楠山ハイキングコース① (衣笠コース)	近景	北東側 100m	大楠山へ向かう4つの主要なハイキングコースの1つとして整備され、ハイカーが訪れる。実施区域付近に位置する。	山地 処理施設
	大楠山ハイキングコース② (衣笠コース)	中景	西側 1,000m	大楠山へ向かう4つの主要なハイキングコースの1つとして整備され、ハイカーが訪れる大楠山山頂付近に位置し、階段が整備されている。すぐ隣にはゴルフ場がある。	山地 ゴルフ場
	大楠山ハイキングコース③ (衣笠コース)	近景	西側 150m	大楠山へ向かう4つの主要なハイキングコースの1つとして整備され、ハイカーが訪れる尾根づたいにあり、また周囲に高木がないため、実施区域方向を見渡せる。	山地
	大楠山山頂	中景	西側 1,000m	大楠山山頂は展望公園としてレストハウス、展望台が整備されている。ハイキングコースの終着点として多くのハイカーが訪れる。	山地 展望公園
	衣笠山山頂	遠景	東側 1,600m	衣笠山公園からのルートが整備され、憩いの場として利用者が多い。山頂には展望台が整備され見晴しもよい。	山地 公園
	横須賀しょうぶ園	中景	北側 850m	観光施設として多くの利用者がある。実施区域は入場口から正面に位置する。	観光施設 住宅地
	横須賀PA(上り)	近景	北側 500m	高速道路の休憩所として多くの利用がある。利用者の駐車場がある。	高速道路 休憩所、 駐車場
	横須賀PA(下り)	近景	東北東側 500m	高速道路の休憩所として多くの利用がある。利用者の駐車場がある。	高速道路 休憩所、 駐車場
身近な視点	山科台地区	遠景	南東側 2,200m	住宅地である。調査地点の公園は周辺住民の憩いの場となっている。	住宅地 公園
	平作地区	中景	北東側 900m	交差点内に横断歩道があり、歩行者が利用している。歩行者が信号待ちをする際に、実施区域方面が眺望できる。	住宅地 交差点
	長坂地区	遠景	南西側 2,800m	幹線道路沿いの住宅地である。調査地点のスーパーは周辺住民の多くの利用がある。	住宅地 商業施設

注) 景観区分は、近景：～800m、中景：800m～1,500m、遠景：1,500m～とした。

(2) 景観資源の状況

ア 調査事項

実施区域周辺における景観資源の状況及びこれらにより形成される地域景観の特性とした。

イ 調査範囲

実施区域周辺とした。

ウ 調査方法

既存資料調査により行った。

エ 調査結果

実施区域は、「別添3-2 1.8 環境関連の社会資本の状況」(P. 43)に示すとおり、衣笠・大楠山近郊緑地保全区域内及び衣笠・大楠山風致地区内に位置する。実施区域周辺は、山地に囲まれており、主要な景観要素として緑地景観が挙げられる。主要な景観資源の状況は、表5-2-1-11-2に示すとおりである。

表 5-2-1-11-2 主要な景観資源の状況

名称	景観資源の状況
大楠山	大楠山は三浦半島最高峰(242m)であり、4つの代表的なハイキングコースを有する。桜・梅・菜の花など四季を彩る花々をはじめ豊かな自然と歴史を満喫できる。山頂からは三浦半島を見渡せ、伊豆半島、富士山、箱根連山、大島、房総半島と360度の一大パノラマが広がる。この山を頂点として東西に延びる丘陵は風致地区として保護され、自然が豊かに残る。
横須賀しょうぶ園	シーズン(5月下旬～7月上旬)になると、412品種、14万株のハナショウブが3.7haの敷地に咲き競う全国有数のハナショウブの名所である。6月にはハナショウブの開花を祝う「花しょうぶまつり」が行われ、期間中の毎週日曜日に「琴の演奏会」が開催される。また、11品種、250本のフジの名所でもあり、4月下旬から5月上旬が見頃となる。
衣笠山公園	桜の名所としてサクラ日本100選に選ばれている。1907年(明治40年)に、日露戦争の戦死者を慰霊するために記念碑を建て、桜が植えられ、その桜が今では約2,000本になり、春の「衣笠さくら祭」は大勢の人でにぎわう。また、秋にはハギが見ごろになる。園内にはわんぱくの森、わんぱくの水辺、ほたるの里やピクニック広場等がある。

出典：「横須賀市ホームページ 観光・文化・スポーツ」

(3) 主要な眺望景観及び身近な景観の状況

ア 調査事項

主要な眺望地点及び身近な視点から見える景観の状況とした。

イ 調査範囲

実施区域周辺地域とした。

ウ 調査方法

現地調査は、主要な眺望地点及び身近な視点からの景観の現況を対象とし、以下に示すとおりの内容とした。

ア) 調査地点

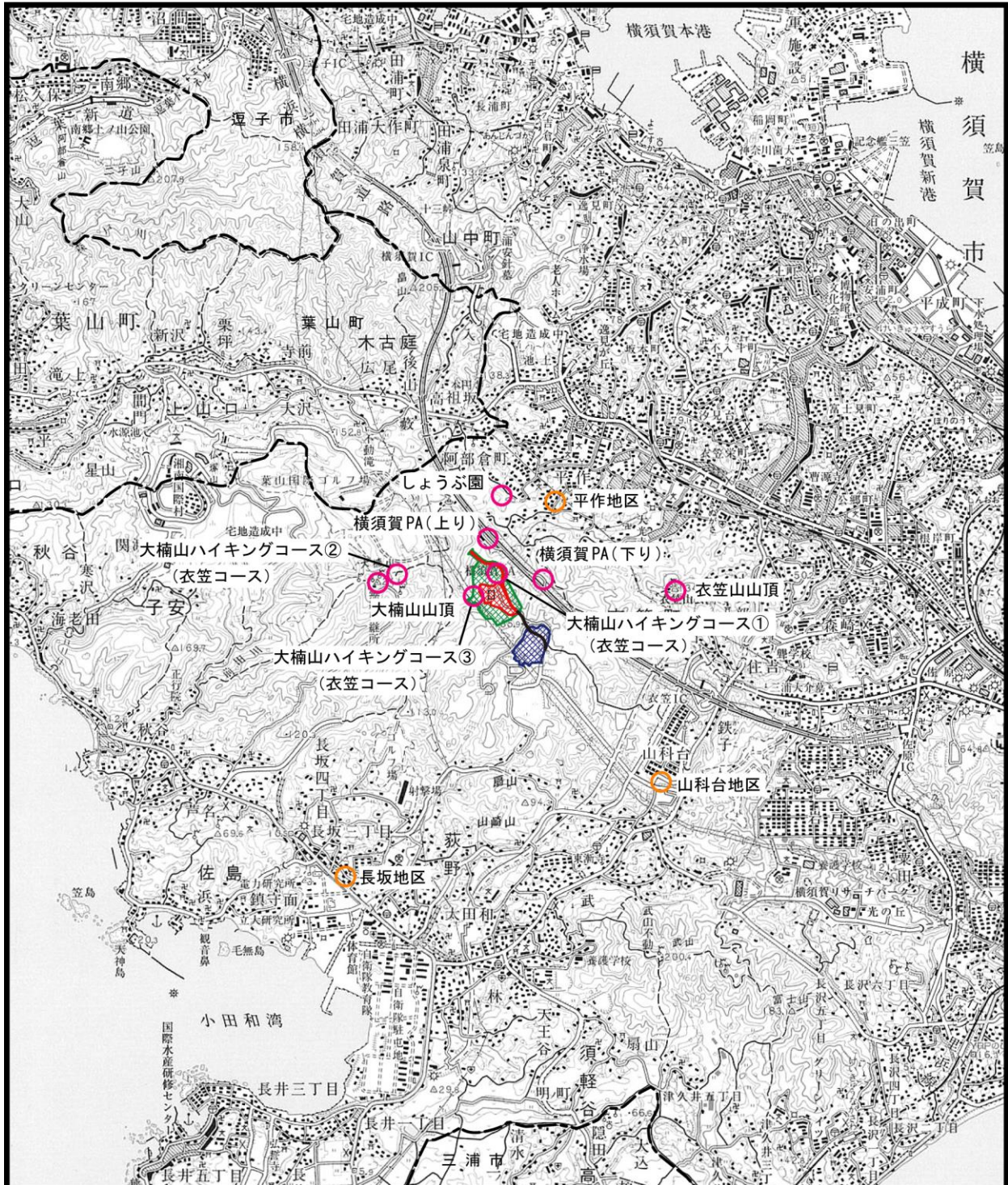
現地調査の調査地点は、表5-2-1-11-3及び図5-2-1-11-1に示すとおりであり、対象事業の実施により景観が変化すると想定される範囲を展望でき、不特定多数の人が集まる場所（主要な眺望地点）や、地域住民の日常生活での利用等が考えられる場所（身近な視点）とした。

イ) 調査期間

現地調査の調査期間は、表5-2-1-11-3に示すとおりである。季節の変化及び観光シーズン等を考慮して、春季及び秋季の2回とした。

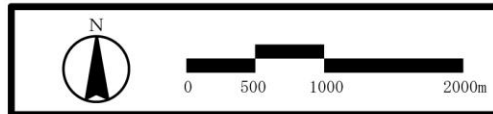
表 5-2-1-11-3 景観現地調査地点及び調査期間

区分	調査地点	調査項目	調査期間
主要な眺望地点	大楠山ハイキングコース① (衣笠コース)	景観の現況	春季：平成24年 5月23日～30日 平成25年 5月21日～22日 秋季：平成24年10月25日～29日 平成25年 9月 2日
	大楠山ハイキングコース② (衣笠コース)		
	大楠山ハイキングコース③ (衣笠コース)		
	大楠山山頂		
	衣笠山山頂		
	横須賀しょうぶ園		
	横須賀 PA(上り)		
	横須賀 PA(下り)		
身近な視点	山科台地区		
	平作地区		
	長坂地区		



凡例

- | | | | |
|---|-------------------------|---|-----------------------|
|  | : 廃棄物処理施設
(住宅の造成を含む) |  | : 新設搬入道路 |
|  | : 住宅の造成
(残置森林(最大範囲)) |  | : 既設改修道路 |
|  | : 発生土処分場 |  | : 景観調査地点
(主要な眺望地点) |
|  | : 市町界 |  | : 景観調査地点
(身近な視点) |



注) 宅地の造成(残置森林(最大範囲))には、搬入道路の新設、既設道路の改修に伴い形成される法面等を含んでいる。

図 5-2-1-11-1 景観調査地点

ウ) 調査方法

景観の現地調査は、主要な眺望地点及び身近な視点から写真撮影を行い、展望状況の把握を行った。

エ 調査結果

主要な眺望地点からの景観資源の状況について図5-2-1-11-2(1/4)～(4/4)に、身近な視点からの景観資源の状況について図5-2-1-11-3(1/2)～(2/2)に示す。なお、調査地点毎に掲載した景観写真の撮影季節は、基本的に春季とし、調査地点周辺の樹木の落葉によって見通しがよくなると考えられる大楠山ハイキングコース①(衣笠コース)及び衣笠山山頂のみ秋季とした。



大楠山ハイキングコース①衣笠コース（秋季）



大楠山ハイキングコース②衣笠コース（春季）

図 5-2-1-11-2(1/4) 主要な眺望地点からの景観資源の状況



大楠山ハイキングコース③衣笠コース（春季）



大楠山山頂（春季）

図 5-2-1-11-2 (2/4) 主要な眺望地点からの景観資源の状況



衣笠山山頂（秋季）



横須賀しょうぶ園（春季）

図 5-2-1-11-2 (3/4) 主要な眺望地点からの景観資源の状況



横須賀 PA 上り (春季)



横須賀 PA 下り (春季)

図 5-2-1-11-2 (4/4) 主要な眺望地点からの景観資源の状況



山科台地区（春季）



平作地区（春季）

図 5-2-1-11-3 (1/2) 身近な視点からの景観資源の状況



長坂地区（春季）

図 5-2-1-11-3 (2/2) 身近な視点からの景観資源の状況

(4) 対象事業の計画の状況

ア 調査事項

土地の形質の変更行為後の状態、工作物の位置、規模、構造、形態及び色彩等の計画とした。

イ 調査範囲

実施区域とした。

ウ 調査方法

三種の対象事業における事業計画等の把握により行った。

エ 調査結果

建築物等の位置は「別添4-3 1.2 土地利用計画」(P. 121)に、規模及び形態等については「別添4-3 2.2 主要施設等の概要」(P. 142)に示すとおりである。

建築物の高さについては、図5-2-1-11-4に示すとおり、焼却施設が33.1m、不燃ごみ等選別施設が22.3mである。なお、焼却施設の煙突の高さは59mである。

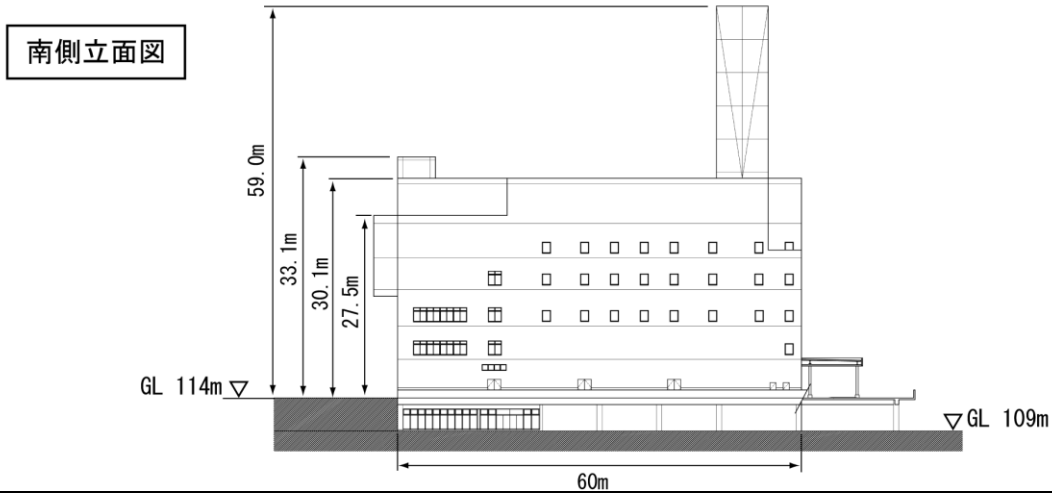
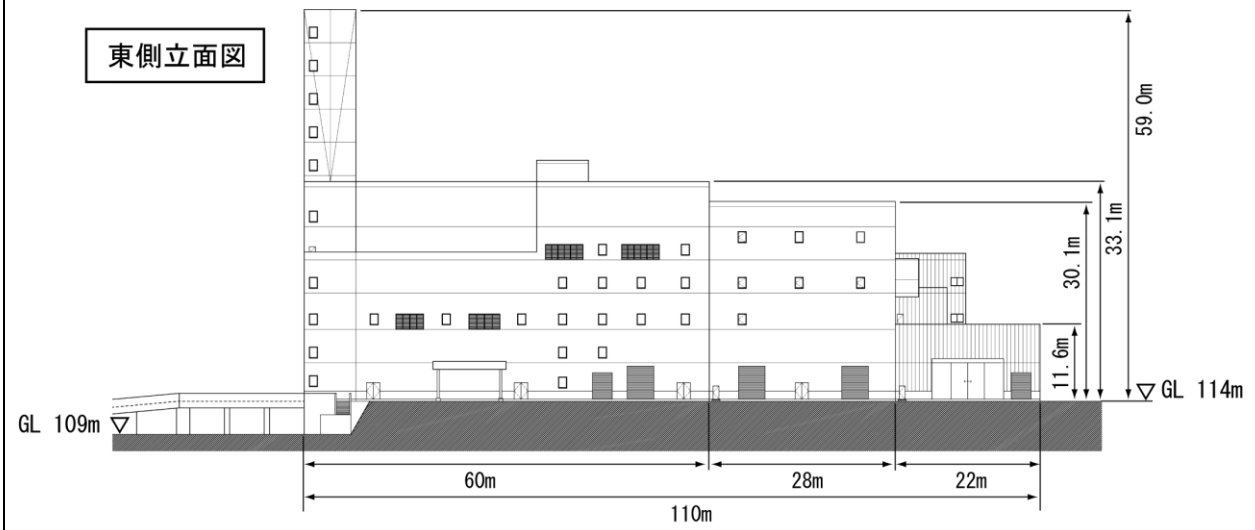
「横須賀ごみ処理施設整備実施計画報告書」(平成25年、横須賀市)では、敷地造成規模を縮小させるため、焼却施設の煙突を建物と一体とした屋上突出型の煙突として計画しており、これは煙道が露出しないため、デザイン性でも優れている。

また、建物の外観デザインにおいては、華美な装いを避け、統一された開口部の配置を行い、適切な壁面構成を計画することにより、大きな壁面が単調にならないように配慮する。圧迫感のないよう仕上材、色彩にも工夫する。

また、緑の多い周辺自然との調和を目指し、建築物の色彩については、「横須賀市景観計画」(平成18年、横須賀市)に沿って茶系統の色彩を基調とする。

植栽については、建屋廻りに低木・地被類、緩衝地帯に高木・中木・地被類、出入口近郊に鑑賞木・地被類を植栽する計画である。

焼却施設



不燃ごみ等選別施設

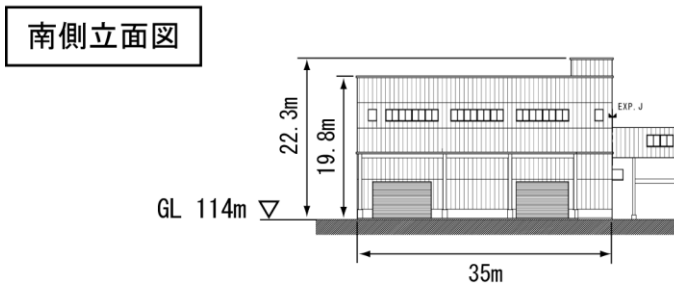
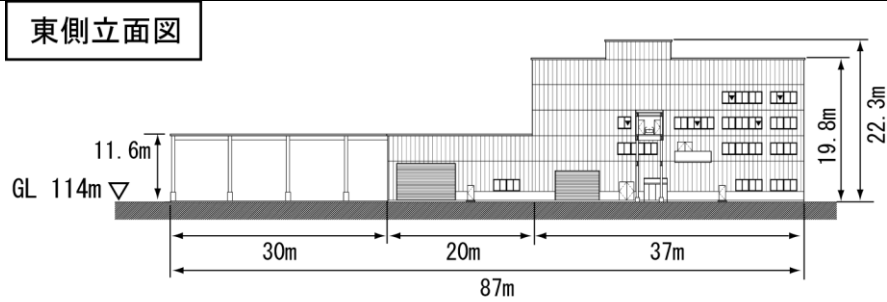


図 5-2-1-11-4 廃棄物処理施設の立面図

以上より、施設の存在に伴う景観に関する環境保全対策として、以下の対策を講じる計画である。

- ・ 煙突を建物と一体として屋上突出型の煙突とすることで、敷地造成規模を縮小させ、煙道が露出しないデザインとする。
- ・ 建物の外観デザインは、華美な装いを避け、統一された開口部の配置を行い、適切な壁面構成を計画することにより、大きな壁面が単調にならないように配慮する。
- ・ 仕上材、色彩に工夫し、圧迫感のないようにする。
- ・ 緑の多い周辺自然との調和を目指し、建物の色彩計画においては、「横須賀市景観計画」（平成18年、横須賀市）に沿って茶系統の色彩を基調とする。
- ・ 植栽については、建屋廻りに低木・地被類、緩衝地帯に高木・中木・地被類、出入口近郊に鑑賞木・地被類を植栽する。

(空白)

12 レクリエーション資源

12.1 調査

(1) レクリエーションの資源の状況

ア 調査事項

実施区域周辺におけるレクリエーション資源の位置、種類、規模、特性等の状況、利用状況及び周辺の状況とした。

イ 調査範囲

実施区域周辺地域とした。

ウ 調査方法

地形図、観光ガイドブック等の既存資料調査、管理者への聞き取り及び利用者への聞き取りにより確認した。利用者への聞き取りの内容は下記に示すとおりである。

ア) 調査地点

利用者への聞き取りの調査地点は、図5-2-1-12-1に示すとおりである。

イ) 調査日時

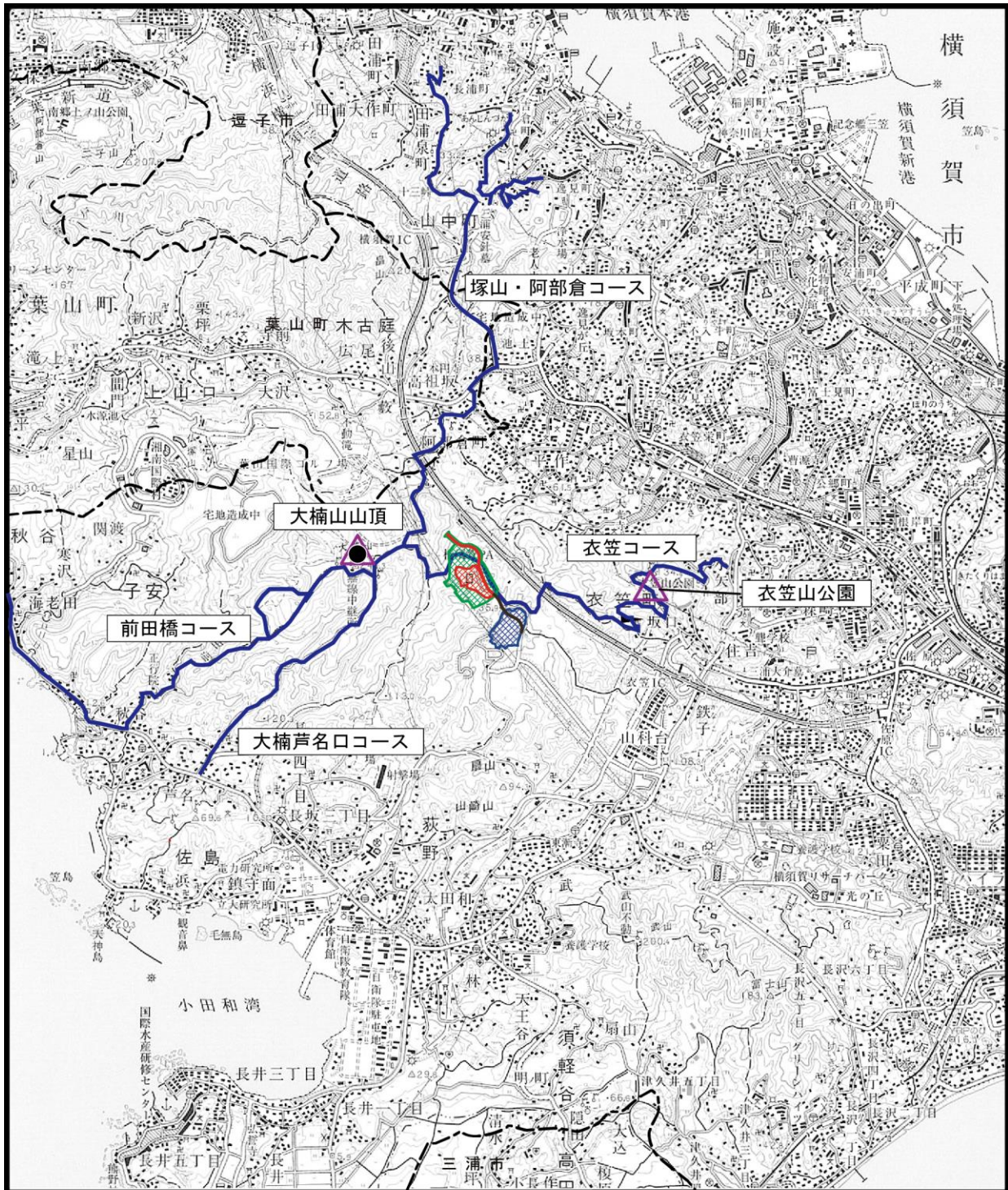
利用者への聞き取りの調査日時は、表 5-2-1-12-1 に示すとおりである。利用者の状況を適切に把握できる行楽シーズンの休日の昼間(7:00～15:30)とした。

表 5-2-1-12-1 利用者への聞き取り調査地点及び調査日時

調査地点	調査項目	調査期間
大楠山山頂 (展望台周辺)	利用者への 聞き取り調査	秋季：平成 24 年 11 月 18 日(日) 7 時～15 時 30 分
		春季：平成 25 年 3 月 30 日(土) 7 時～15 時 30 分

ウ) 調査内容

大楠山を訪れるハイカーに対し、属性、利用コース、利用頻度、良く利用する季節の聞き取り調査を行った。



凡例

- : 廃棄物処理施設 (宅地の造成を含む)
- : 宅地の造成 (残置森林(最大範囲))
- : 発生土処分場
- : 市町界
- (red) : 新設搬入道路
- (black) : 既設改修道路
- : 公園
- (blue) : ハイキングコース
- : レクリエーション資源現地調査地点

注) 宅地の造成(残置森林(最大範囲))には、搬入道路の新設、既設道路の改修に伴い形成される法面等を含んでいる。

出典:「よこすか観光案内」

横須賀市観光協会ホームページ



図 5-2-1-12-1

レクリエーション資源現地調査地点

エ 調査結果

ア) 既存資料調査

レクリエーション資源の位置、種類、規模及び周辺の様子は「別添 3-2 3.2 レクリエーション資源の分布」(P. 99)に示すとおりである。廃棄物処理施設の建設に伴い影響を受けるレクリエーション資源としては、大楠山ハイキングコースがあげられる。

横須賀市ホームページによると、三浦半島最高峰(242m)である大楠山は桜・梅・菜の花など四季を彩る花々をはじめ豊かな自然と歴史を満喫できる。山頂からは三浦半島を見渡せ、伊豆半島、富士山、箱根連山、大島、房総半島と 360 度のパノラマが広がる。大楠山山頂を中心として、大楠山ハイキングコースは、主に東京湾側からの塚山・阿部倉コースと衣笠コース、相模湾側からの前田橋コースと大楠芦名口コースの 4 つのコースからなる。4 つのコースには標識や階段などが整備され、また山頂にはビューハウス及び展望塔が整備されている。

大楠山ハイキング全コースの利用者数は、表 5-2-1-12-2 に示すとおりである。月別にみると、6~9 月を除いて利用者が 2,000 人以上であった。

表 5-2-1-12-2 大楠山ハイキング全コースの利用者数(平成 24 年度)

(単位：人)

月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	年間
利用者数	3,288	3,306	1,653	1,254	1,361	1,706	34,071
月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月	
利用者数	4,262	2,532	2,347	4,382	3,959	4,021	

出典：横須賀市経済部商業観光課資料

対象事業により特に影響を受ける可能性があるのは、衣笠コースである。衣笠コースは実施区域の東側 1.6 km に位置する衣笠山公園から大楠山山頂までを結ぶハイキングコースである。衣笠コースの一部は実施区域内の道路と並行及び横断しており、また一部は実施区域内を通過している。

平成 24 年度の不燃ごみ減容固化施設への搬入車両台数は表 5-2-1-12-3 に示すとおりである。不燃ごみ減容固化施設への搬入車両は、月~金曜日(祭日を含む)の日中(8~16 時)に実施区域を走行している。このうち、直営系及び委託系の車両は主にパッカー車(2t)であり、月に 8 日間(平日)のみ搬入を行っている。許可系車両は主にパッカー車(2t)、持込一般車両は乗用車、免除車両は軽トラックが主な車両である。また、実施区域内を走行する車両台数は、表 5-2-1-12-3 の車両台数に、不燃ごみ減容固化施設で圧縮減容処理した不燃ごみを搬出する車両(大型ダンプまたはトレーラ)として月に 40~50 台、さらに施設職員及び長坂浄化センターの従事者計 16 名が平日の通勤に利用する車両台数が加算される。

表 5-2-1-12-3 不燃ごみ減容固化施設へ搬入する車両台数(平成 24 年度)

(単位：台)

搬入車両 区分	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
直営計	242	254	243	237	241	229	223	235	229	236	221	226	2,816
委託計	235	232	224	216	217	258	248	267	275	239	231	233	2,875
許可計	55	57	48	51	57	38	45	50	50	43	39	50	583
持込一般	155	168	129	162	166	104	163	132	201	115	113	205	1,813
免除	28	32	31	38	57	46	41	41	36	20	29	28	427
合計	715	743	675	704	738	675	720	725	791	653	633	742	8,514

出典：横須賀市資料

イ) 利用者及び管理者への聞き取り調査

調査期間中に大楠山山頂を訪れたほぼすべての利用者(秋季:155名・60グループ、春季:224名・93グループ)に対し、聞き取り調査を行った。

大楠山ハイキングコース利用者の属性については、図 5-2-1-12-2 に示すとおりである。春季・秋季調査ともに、男女比は男性 58%、女性 42%であり、幅広い年代がハイキングコースを利用していた。また、横須賀市外からの利用者が 66~71%であった。

利用コースは、図 5-2-1-12-3 に示すとおりである。秋季調査では、大楠山ハイキングコース利用割合は相模湾側のコース(大楠芦名口コース・前田橋コース)の利用者が多く、全体の 60%以上であった。対象事業により特に影響を受ける可能性のある衣笠コースの利用者は、4つのハイキングコースの中で最も割合が少なく、9~14%であった。春季調査では、東京湾側のコース(衣笠コース・塚山阿部倉コース)の利用者が多くなり、全体の半数程度であった。そのうち衣笠コースの利用者は 12~31%であった。

利用頻度等については、図 5-2-1-12-4 に示すとおりである。春季・秋季調査ともに、初めてと年 1~2 回が全体の 80%以上を占めており、よく利用する季節については春と秋が最も多かった。

管理者への聞き取り調査によると、大楠山ハイキングコースは山頂からの眺望、健康促進やバードウォッチングなどを目的として訪れる利用者が多い。また、衣笠山公園がサクラ日本 100 選に選ばれる桜の名所であるため、春季には花見を目的とする衣笠コースの利用者が増加する。

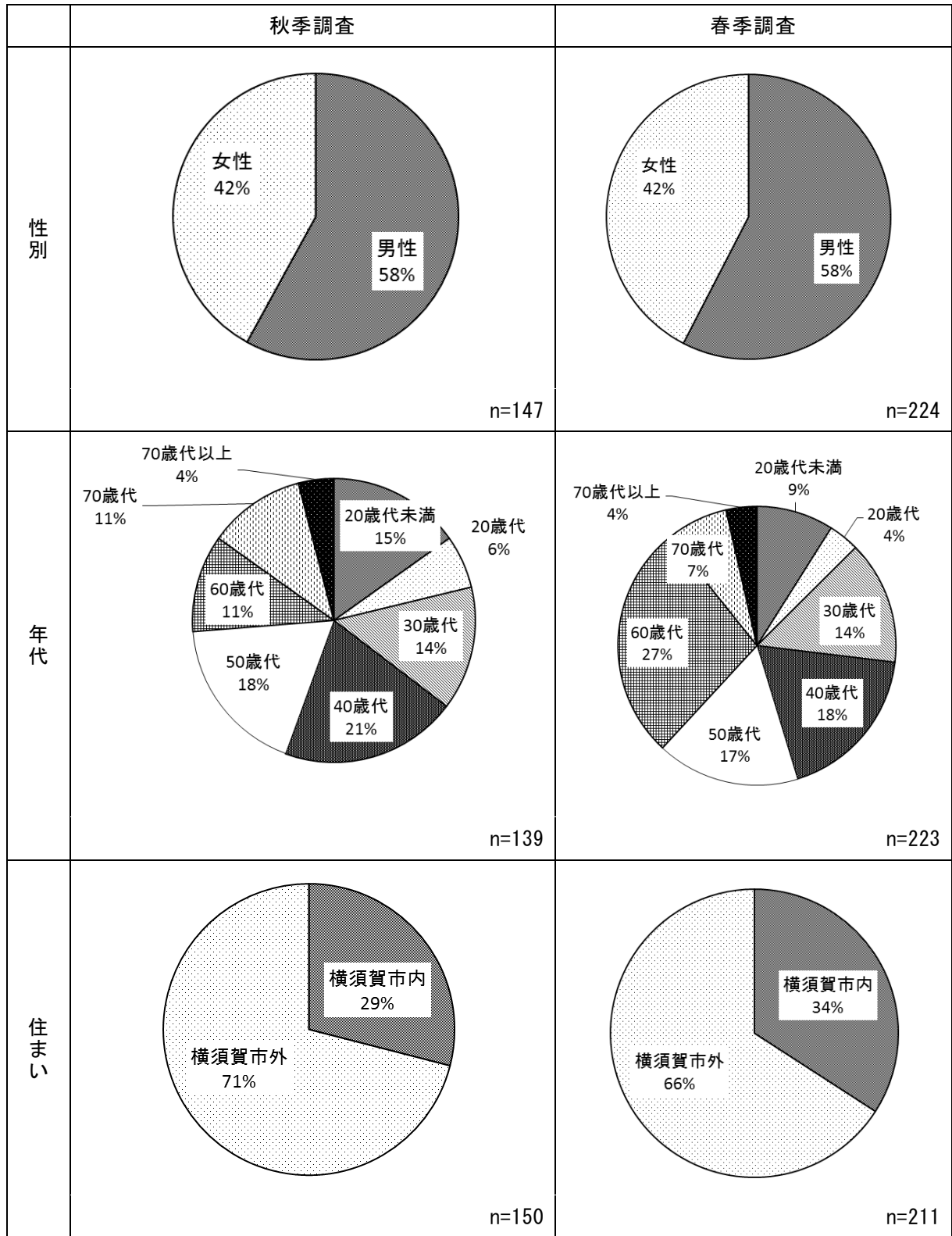


図 5-2-1-12-2 聞き取り調査結果（大楠山ハイキングコースの利用者属性）

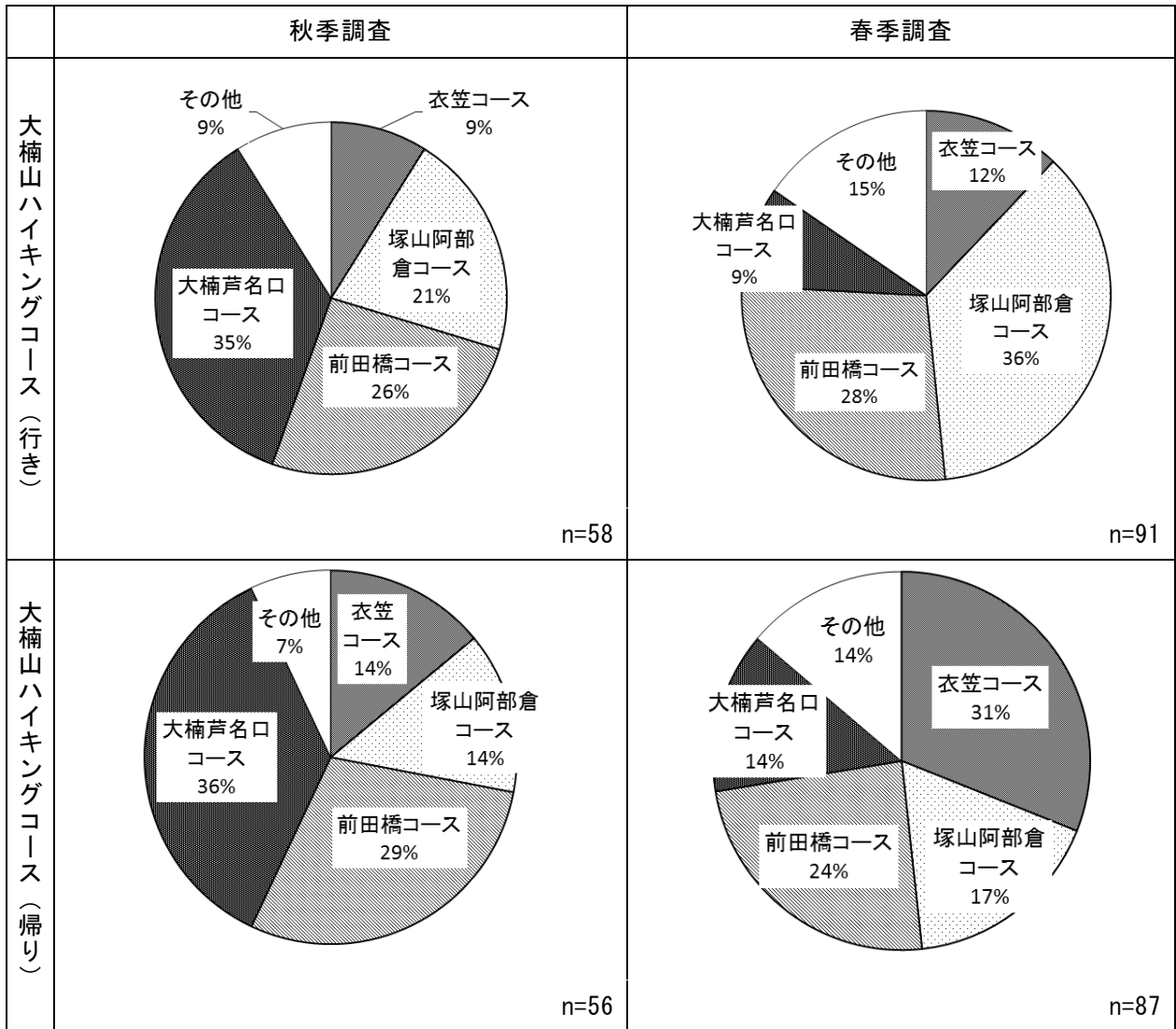


図 5-2-1-12-3 聞き取り調査結果（大楠山ハイキングコースの利用コース）

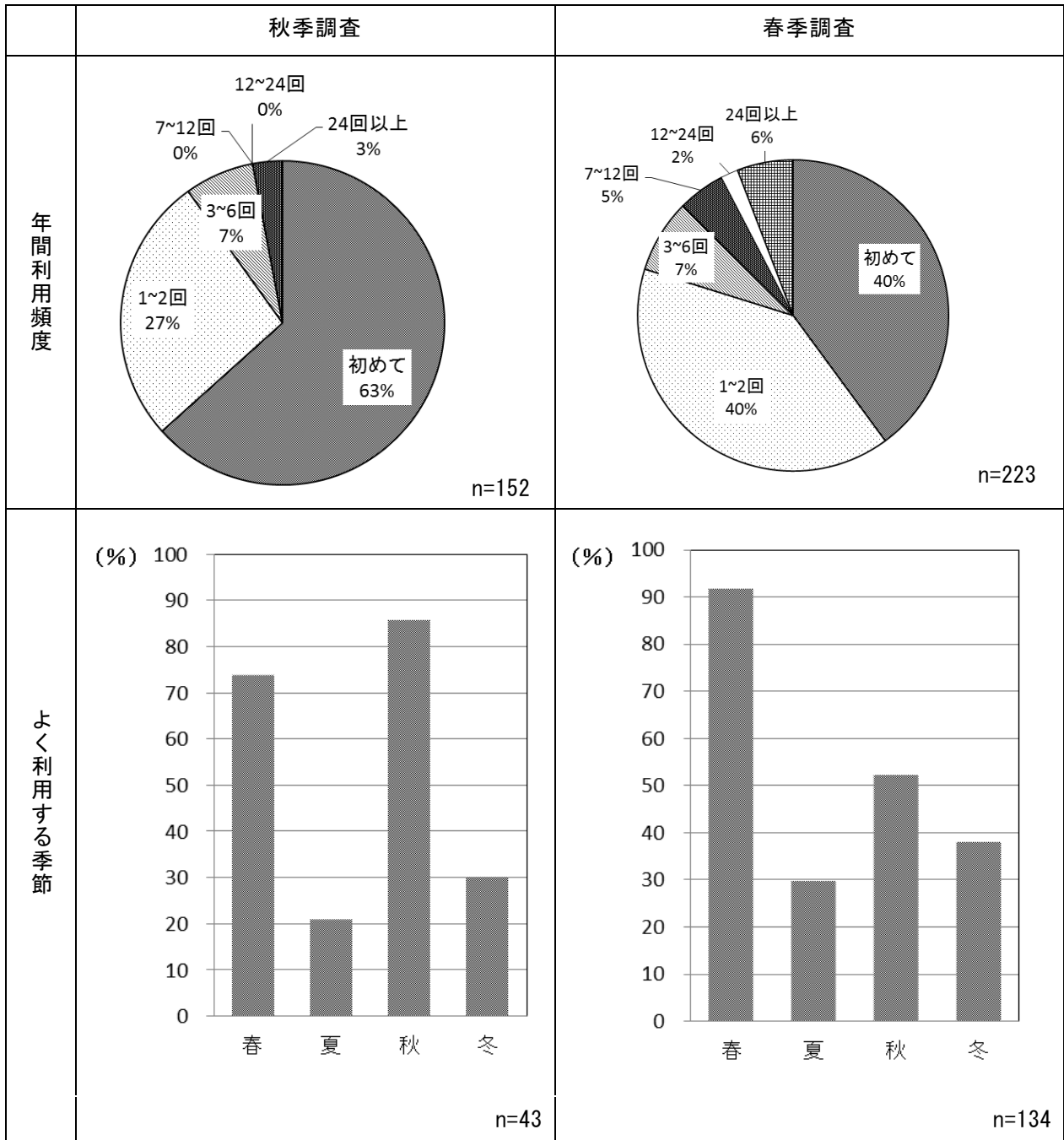


図 5-2-1-12-4 聞き取り調査結果（大楠山ハイキングコースの利用頻度等）

(2) 対象事業の計画の状況

ア 調査事項

工事中における工事用車両の台数及び走行経路、工作物の位置、規模、構造及び施工方法、施設稼働時の関係車両の種類及び台数等とした。

イ 調査範囲

実施区域とした。

ウ 調査方法

三種の対象事業における工事計画、事業計画の把握により行った。

エ 調査結果

工作物の位置については「別添4-3 1.2 土地利用計画」(P. 121)、規模については「別添4-3 2.2 主要施設等の概要」(P. 142)に示すとおりである。また、工事中における資材運搬車両等の台数、走行経路、工作物の構造及び施工方法については、「別添4-2 2 建設工事等」(P. 111)に示すとおりである。施設稼働時の関係車両の種類及び台数等については、「別添5-2-1 1.1 (6) 対象事業の計画の状況」(P. 224)に示すとおりである。

13 温室効果ガス

13.1 調査

(1) 対策の実施状況

ア 調査事項

温室効果ガスの排出又は使用を回避し、若しくは低減するための対策又はエネルギーの使用量を削減するための対策の内容、効果等について本事業と同種又は類似の事業の状況とした。

イ 調査方法

既存資料調査により行った。

ウ 調査結果

高効率ごみ発電施設整備マニュアル（平成22年、環境省）では、高効率ごみ発電施設において、ごみからエネルギーを可能な限り取り出すという観点から、外部燃料（化石燃料）は極力少ないことが望ましく、投入エネルギー全体の30%を上限とするとしている。

また、発電効率向上には、熱回収能力の強化、蒸気の効率的利用、蒸気タービンシステムの効率向上等の対策が考えられる。

それぞれの具体的内容については、表5-2-1-13-1に示すとおりである。

なお、施設での消費電力低減の対策としては、主要電動機のインバータ化や高効率モータの採用が有効である。

表 5-2-1-13-1 発電率向上の対策

具体的対策	必要設備	内容
熱回収能力の強化	低温エコノマイザ	エコノマイザは、ボイラ本体の下流に設置し、ボイラ出口の燃焼排ガスの余熱を利用してボイラ給水を加熱させる機能を持つ。低温エコノマイザとは、エコノマイザの伝熱面積を大きくして、より低温まで排ガスを冷却することで、ボイラ効率の向上を図るものであり、全体の熱効率の向上のためには採用が望ましい機器である。
	低空気比燃焼	低空気比燃焼とは、焼却炉等に供給する空気を低減することにより、燃焼排ガス量を減らし、ボイラ設備出口での排ガス持出し熱量を低減することで、ボイラ効率の向上を図る方法である
蒸気の効率的利用	低温触媒脱硝	低温触媒脱硝とは、触媒入口の排ガス温度を低温化し、排ガスを再加熱するための蒸気量を削減、または、使用しないようにすることで、その分を発電用を利用して発電効率を向上するものである。
	白煙防止装置	白煙防止空気加熱用に利用されていた蒸気を発電に利用することで発電効率の向上を図ることができる。
蒸気タービンシステムの効率向上	高温高圧ボイラ	高温高圧ボイラとは、ボイラの主蒸気条件を高圧化及び高温化し、タービン内部効率を大きくすることで、発電効率を向上させるものである。
	抽気復水タービン	抽気復水タービンとは、蒸気タービンの中間段から低圧または中圧蒸気を取り出し、プロセス蒸気（脱気器加熱、脱気器給水加熱）や余熱利用蒸気として利用するものである。タービン抽気蒸気を利用することで、タービンで使用した蒸気の一部を給水加熱等に再使用でき、発電効率を向上させることが可能になる。
	復水器	復水器には水冷式復水器と空冷式復水器の2種類存在する。水冷式復水器を用いることで、蒸気タービンでの熱落差が大きくなるに伴い発電効率が向上する。水冷式復水器は空冷式復水器に比べ熱貫流率が高く、タービン排気圧力をより低減することが可能であるため、発電効率の向上が期待できる。

出典：「横須賀ごみ処理施設整備実施計画 報告書」

(2) 地域内のエネルギー資源の状況

ア 調査事項

実施区域周辺における地域冷暖房事業等の位置、供給範囲、熱源及び供給能力等とした。

イ 調査範囲

実施区域周辺とした。

ウ 調査方法

既存資料調査により行った。

エ 調査結果

実施区域周辺には、地域冷暖房事業は存在しない。

(3) 伐採する樹木の状況等

ア 調査事項

伐採する樹木の内容、面積とした。

イ 調査範囲

実施区域とした。

ウ 調査方法

「別添 5-2-1 10.1 (1)植物」(P.357)に示すとおりである。

エ 調査結果

「別添 5-2-1 10.1 (1)植物」(P.358)に示すとおりである。

(4) 法令等による基準等

ア 調査事項

地球温暖化対策等に関連する法令等とした。

イ 調査方法

既存資料調査により行った。

ウ 調査結果

国では、平成10年に制定した「地球温暖化対策の推進に関する法律」を平成20年に改訂し、都道府県及び政令指定都市、中核市、特例市に温室効果ガスの排出抑制などのための計画を策定することのほか、温室効果ガス算定・報告・公表制度の見直し、排出抑制のための指針の策定などを義務づけた。

また、神奈川県では、「神奈川県地球温暖化対策推進条例」を平成21年に制定した。この条例に基づき、「神奈川県地球温暖化対策計画」を平成22年に策定し、温室効果ガス削減の中期目標として平成32年の県内の温室効果ガス総排出量を平成2年比で25%削減する目標を掲げている。

なお、横須賀市では、「低炭素で持続可能なよこすか 戦略プラン（2011～2021）」において、市域における温室効果ガス排出量を平成33年度に基準年度（平成2年度）比で20%削減する目標を掲げている。

また、横須賀市の現有焼却施設である南処理工場は「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」（昭和54年、法律第49号）による指定管理工場ではない。

(5) 対象事業の計画の状況

ア 調査事項

土地の形質の変更範囲、伐採木の量、処理方法、工事中の建設機械の種類及び台数、施工方法、資材運搬車両等の種類及び台数、車両の走行経路、施設稼働時の温室効果ガスを排出する施設等の計画、関係車両・土砂運搬車両・敷均し機械等の種類及び台数、温室効果ガスの排出等の係数等を把握する。

イ 調査範囲

実施区域とした。

ウ 調査方法

三種の対象事業における工事計画及び事業計画等の把握により行った。

エ 調査結果

土地の形質の変更範囲は「別添3-1 1 実施区域」(P. 9)に示すとおりである。伐採木の量及び処分方法としては、「別添5-2-1 7.1 (6)対象事業の計画の状況(廃棄物)」(P. 327)に示すとおりである。

ア) 廃棄物処理施設の建設

a 搬入道路の新設及び既設道路の改修

i 建設機械の種類及び台数

搬入道路の新設及び既設道路の改修工事の施工方法は「別添4-2 2 建設工事等」(P. 111)に示すとおりである。建築機械の種類及び台数については表5-2-1-13-2に示すとおりである。

表 5-2-1-13-2 搬入道路の工事における建築機械の種類及び台数

建設工事	規格等	述べ台数(台/工事中)
バックホウ	0.6m ³	900
大型ブレーカー	0.6m ³	420
ドリルジャンボ	150kg 級	240
ホイールローダー	2.3m ³	240
コンクリート吹き付け機	6~20m ³	240
ダンプトラック	10t	3,960
タイヤローラー	8~20t	11
ロードローラー	10~12t	11
ロードローラー	3t	10
アスファルトフィニッシャー	2.0~4.5m	11
アスファルトフィニッシャー	1.4~3.0m	10
モータグレーダー	3.1m	11
バックホウ	0.1m ³	10
振動ローラー	3~4t	10
コンクリートスプレッダ	3~7.5m	20
コンクリートフィニッシャー	3~7.5m	20
コンクリートレベラー	3~7.5m	20
ラフタークレーン	25t	20

ii 資材運搬車両等の台数及び走行経路

資材運搬車両等の走行経路は、「別添 4-2 2 建設工事等」(P.112)に示すとおりである。資材運搬車両等の種類及び台数については表 5-2-1-13-3 に示すとおりである。

表 5-2-1-13-3 搬入道路の工事における資材運搬車両等の種類及び台数

車種(大型車)	延べ台数(台/工事中)	走行距離(km/日)
ダンプトラック	3,960	25
10t トラック	50	25
大型トレーラー	24	25
通勤車(小型車)	4,400	20

注) 走行距離 25km は実施区域から横須賀市境までを往復する距離、20km は市内から通勤する際に往復する距離として設定した。

b 工事の実施

i 建設機械の種類及び台数

廃棄物処理施設の建設工事の施工方法は「別添4-2 2 建設工事等」(P. 111)に示すとおりである。建築機械の種類及び台数については表5-2-1-13-4に示すとおりである。

表 5-2-1-13-4 廃棄物処理施設の建設工事における建築機械の種類及び台数

建設工事	規格等	述べ台数 (台/工事中)
杭打機：CD工法 (クローラークレーン)	80t	60
トレーラー	20t	30
バックホウ	0.8m ³	920
ダンプトラック	10t	1,780
コンクリートミキサー車	11t	3,850
コンクリート圧送車	25t	177
ラフタークレーン	50t	1,800
ブルドーザー	21t	780
ロードローラー	10～12t	120
タイヤローラー	8～20t	120
振動ローラー	6～7.5t	120
アスファルトフィニッシャー	舗装幅 3.0～8.5m	60
クローラークレーン	150t	980
クローラークレーン	300 t	560

ii 資材運搬車両等の台数及び走行経路

資材運搬車両等の走行経路は、「搬入道路の新設及び既設道路の改修」と同様である。

資材運搬車両等の種類及び台数については表 5-2-1-13-5 に示すとおりである。

表 5-2-1-13-5 廃棄物処理施設の建設工事における資材運搬車両等の種類及び台数

車種	延べ台数（台／工事中）	走行距離（km/日）
トレーラー	30	25
ダンプトラック	1,780	25
大型トレーラー	1,700	25
ユニック車	2,460	25
トラック	2,180	25
コンクリートミキサー車	3,850	25
コンクリート圧送車	177	25
通勤車（小型車）	32,700	20

注) 走行距離 25km は実施区域から横須賀市境までを往復する距離、20km は市内から通勤する際に往復する距離として設定した。

c 土地又は工作物の存在及び供用

i 廃棄物処理施設の稼働

施設稼働時の温室効果ガスを排出する施設等の計画については、「別添4-1 1 対象事業の規模」(P. 105)に示すとおりである。廃棄物処理施設では、年間138,100Lの軽油を使用して、年間97,789tの一般廃棄物を24時間連続稼働で焼却する計画であり、そのうち、可燃ごみとして年間2,913tの廃プラスチックを見込んでいる。また、施設稼働時の電力消費量は年間14,337MWh、発電量は年間37,476MWhを見込んでいる。

また、平成24年度における南処理工場の電力消費量は3,095MWhであり、発電量は11,353MWhであった。

ii 関係車両の台数及び走行経路

関係車両の走行経路は「別添 4-3 2.11 搬入計画」(P. 150)に示すとおりである。施設の稼働が定常の状態となった後の関係車両台数は、表 5-2-1-13-6 に示すとおりである。

表 5-2-1-13-6 関係車両の種類及び台数

車種	台/日	走行距離 (km/日)
収集車(大型車：天然ガス)	30	30
収集車(大型車：軽油)	183	30
収集車(軽乗用車：ガソリン)	29	30
直接持込車 (小型車：ガソリン)	231	30
リサイクルプラザ (大型車：軽油)	1.5	30
三浦市からの持込車 (大型車：軽油)	12	30
通勤車 (小型車：ガソリン)	48	20

注) 1. リサイクルプラザから薬品等の搬入で1日/1台、薬品等の搬入等以外で、1台/2日と算定しているため、1日あたり1.5台としている。
 2. 走行距離30kmは実施区域から横須賀市内を走行する距離、20kmは市内から通勤する際に往復する距離として設定した。

イ) 発生土処分場の建設

a 工事の実施

i 建設機械の台数及び施工方法

建設工事の施工方法は、「別添 4-2 2 建設工事等」(P. 111)に示すとおりである。

発生土処分場の建設については、長坂埋立地のうち廃止された新設廃棄物埋立地及び増設廃棄物埋立地の一部を含めた用地において実施する計画である。長坂埋立地の用地を利用することにより、発生土処分場としての概形はすでに存在している。よって、発生土処分場の建設工事にあたっては、大規模な工事を行わず、建設機械の稼働は1週間程度と限定される。したがって、「工事の実施」に伴う建設機械の台数は、「土地又は工作物の存在及び供用」の「敷均し機械等の稼働」に伴う敷均し機械等の台数に含まれている。

ii 資材運搬車両等の台数及び走行経路

資材運搬車両等の走行経路は、「搬入道路の新設及び既設道路の改修」に示すとおりである。

資材運搬車両等の種類及び台数については表 5-2-1-13-7 に示すとおりである。

表 5-2-1-13-7 発生土処分場の建設工事における資材運搬車両等の種類及び台数

車種	延べ台数 (台/工事中)	走行距離 (km/日)
大型トレーラー	12	25
10tトラック	520	25
通勤車	6,600	20

注) 走行距離 25kmは実施区域から横須賀市境までを往復する距離、20kmは市内から通勤する際に往復する距離として設定した。

b 土地又は工作物の存在及び供用

i 敷均し機械等の種類及び台数

発生土埋立工事の施工方法は「別添 4-2 2 建設工事等」(P. 111)に示すとおりである。

敷均し機械等の種類及び台数は表 5-2-1-13-8 に示すとおりである。

表 5-2-1-13-8 発生土処分場の供用時における敷均し機械等の種類及び台数

建設工事	規格等	述べ台数 (台/工事中)
バックホウ	0.8m ³	1,320
ブルドーザー	21t	1,320
タイヤローラー	8~20t	660
振動ローラー	6~7.5t	660

ii 土砂運搬車両の台数及び走行経路

「発生土処分場の建設」の工事における土砂運搬車両は、「廃棄物処理施設の建設」及び「宅地の造成」における資材運搬車両等の一部の車両として含まれている。

ウ) 宅地の造成

a 工事の実施

i 既存施設の解体

既存施設の解体方法は「別添4-2 2 建設工事等」(P. 111)に示すとおりである。建設機械の種類及び台数については表5-2-1-13-9に示すとおりである。

表 5-2-1-13-9 既存施設の解体における建設機械の種類及び台数

建設工事	規格等	述べ台数 (台/工事中)
ラフタークレーン	50t	110
ダンプトラック	10t	400
バックホウ	0.8m ³	200
油圧ブレーカー (バックホウ)	0.8m ³	200
ニブラー (バックホウ)	0.8m ³	420

ii 建設機械の種類及び台数

宅地の造成工事の施工方法は「別添4-2 2 建設工事等」(P. 111)に示すとおりである。建設機械の種類及び台数については表5-2-1-13-10に示すとおりである。

表 5-2-1-13-10 宅地の造成工事における建設機械の種類及び台数

建設工事	規格等	述べ台数（台／工事中）
ラフタークレーン	50t	200
バックホウ	0.8m ³	880
ブルドーザー	21t	400
ダンプトラック	10t	3,200
タイヤローラー	8～20t	200
振動ローラー	6～7.5t	200
コンクリートミキサー車	11t	250
コンクリート圧送車	25t	25

iii 資材運搬車両等の台数及び走行経路

資材運搬車両等の走行経路は、「搬入道路の新設及び既設道路の改修」と同様である。資材運搬車両等の種類及び台数は、表 5-2-1-13-11 に示すとおりである。

表 5-2-1-13-11 宅地の造成工事における資材運搬車両等の種類及び台数

車種（大型車）	述べ台数（台／工事中）	走行距離（km/日）
ダンプトラック	3,600	25
大型トレーラー	32	25
10t トラック	350	25
コンクリートミキサー車	250	25
コンクリート圧送車	25	25
通勤車	6,000	20

注) 走行距離 25km は実施区域から横須賀市境までを往復する距離、20km は市内から通勤する際に往復する距離として設定した。

エ) 温室効果ガスの排出係数

地球温暖化係数は表 5-2-1-13-12 に示すとおりである。また、温室効果ガスの排出係数は表 5-2-1-13-13～表 5-2-1-13-17 に示すとおりである。

表 5-2-1-13-12 地球温暖化係数

温室効果ガス	地球温暖化係数
二酸化炭素	1
メタン	21
一酸化二窒素	310

出典：「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン」
(平成 23 年、環境省)

表 5-2-1-13-13 各種燃料の単位発熱量と炭素排出係数

燃料の区分	燃料使用量の単位	単位発熱量(MJ/単位)	炭素排出係数 (kg-C/MJ)
軽油	L	37.7	0.0187
ガソリン	L	34.6	0.0183
天然ガス	m ³	43.3	0.0136
都市ガス	m ³	43.3	0.0136
プロパンガス	m ³	50.8	0.0161

注) ガイドラインでは、天然ガス自動車 (CNG 車) 用の燃料充填ステーションにおいては、原料の天然ガスは、一般家庭でも使われている都市ガスパイプラインから供給を受けるのが一般的とされ、このため、排出係数については都市ガスの排出係数で代用できるとしている。

出典：「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン」(平成 23 年、環境省)

表 5-2-1-13-14 電気事業者ごとの実排出係数

事業者名	排出係数
東京電力株式会社	0.000464t-CO ₂ /kWh

出典：「平成 23 年度の電気事業者ごとの実排出係数・調整後排出係数等の公表について」
(平成 24 年、環境省)

表 5-2-1-13-15 一般廃棄物の焼却に伴う炭素排出係数

廃プラスチック類の区分	排出係数
廃プラスチック類 (合成繊維の廃棄物を除く。)	754kg-C/t

注) 1. ガイドラインでは、一般廃棄物の焼却に伴う CO₂ の排出において、算定の対象となる一般廃棄物は、焼却される化石燃料由来のごみ (プラスチックごみ) としている。

2. 平均的なプラスチックごみに含まれる炭素の量をもとに、それが燃焼によりほぼ全量排出されるとして算定される。

出典：「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン」(平成 23 年、環境省)

表 5-2-1-13-16 自動車の走行に係るメタン及び一酸化二窒素の排出係数

活動区分		メタン排出係数 (kg-CH ₄ /km)	一酸化二窒素排出係数 (kg-N ₂ O/km)
普通貨物車	軽油	0.000015	0.000014
特種用途車	軽油	0.000013	0.000025
普通・小型乗用車	ガソリン	0.000010	0.000029
特種用途車	天然ガス	0.000414	0.0000145
軽乗用車	ガソリン	0.000010	0.000022

注) ガイドラインでは、天然ガス自動車については、現在、施行令には定めがないが、インベントリにおいて使用されている排出係数を用いることができるとしている。

出典：「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン」(平成 23 年、環境省)

表 5-2-1-13-17 一般廃棄物の焼却に伴うメタン及び一酸化二窒素の排出係数

焼却施設の区分	メタンの排出係数 (kg-CH ₄ /t)	一酸化二窒素の排出係数 (kg-N ₂ O/t)
連続燃焼式焼却施設	0.00095	0.0567

出典：「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン」（平成 23 年、環境省）

14 安 全

14.1 調 査（危険物等）

(1) 規制基準の状況

ア 調査事項

対象事業に係る遵守すべき消防法等個別法の技術基準、市町村及び県の定める基準等とした。

イ 調査範囲

横須賀市及び神奈川県とした。

ウ 調査方法

既存資料調査により行った。

エ 調査結果

対象事業では、「消防法」（昭和 23 年、法律第 186 号）に基づく危険物第 4 類に該当する灯油や油脂類等を貯蔵し、また、「毒物及び劇物取締法」（昭和 25 年、法律第 303 号）に基づくアンモニア水等の劇物を貯蔵する計画である。

(2) 類似施設の状況

ア 調査事項

類似施設の供用の実績等の状況及び事故、トラブルの状況とした。

イ 調査範囲

日本国内とした。

ウ 調査方法

既存資料調査により行った。

エ 調査結果

ア) 過去の震災によるごみ焼却施設の被害状況

a 阪神・淡路大震災による被害状況

1995 年 1 月 17 日に発生した兵庫県南部地震による阪神・淡路大震災は、当時、未曾有の被害をもたらした。兵庫県南部地震は直下型地震であり、神戸市と洲本市で震度 6 を記録し、一部地域では震度 7 が記録された。阪神・淡路大震災による神戸市内のごみ焼却施設の被害状況は、表 5-2-1-14-1 に示すとおりである。

表 5-2-1-14-1 阪神・淡路大震災による神戸市内のごみ焼却施設の被害状況

施設名	停止期間	竣工年月	備考（停止理由）
東クリーンセンター	34 日	1975 年 5 月	煙突ひび割れ 地盤沈下 配管類損傷 ガス、上水道遮断
落合クリーンセンター	6 日	1979 年 11 月	クレーンレール損傷 煙突ひび割れ 配管類損傷
港島クリーンセンター	25 日	1984 年 3 月	地盤沈下 電気集塵機破損 配管類損傷 ガス・上水道遮断
苅藻島クリーンセンター	20 日	1990 年 3 月	地盤沈下 配管類損傷 ガス・上下水遮断
西クリーンセンター	7 日	1995 年 1 月	クレーンレール損傷 受水槽破損 ごみピット等の壁破損 ガス・上水道遮断

出典：「横須賀ごみ処理施設整備実施計画報告書」（平成 25 年、横須賀市）

b 東日本大震災による施設被害状況

2011 年 3 月 11 日に発生した東北地方太平洋沖地震による東日本大震災は、広範囲に揺れが観測され、また、大津波が発生し被害は広範囲にわたった。

公益社団法人 全国都市清掃会議が行った東日本大震災による施設被害調査によれば、14 道県においてごみ焼却施設の被害が確認された。停止理由として最も多かったのは停電によるもので、その他にはプラントの損傷、断水、津波といった理由が見受けられた。また、被害を受けた施設のうち 7 割以上が 2 週間未満で再稼働した。東日本大震災により 2 週間以上稼働停止したごみ焼却施設の被害状況は、表 5-2-1-14-2 に示すとおりである。

表 5-2-1-14-2 東日本大震災により 2 週間以上稼働停止したごみ焼却施設の被害状況

施設名	停止期間	竣工年月	震度	備考（停止理由）
松森工場	1 か月 以上	2005 年 8 月	6 弱	ごみクレーン脱輪 蒸気系統配管損傷
石巻広域クリーンセンター	1 か月 以上	2003 年 2 月	6 弱	停電 断水 津波による地下室及び 1 階部の 水没のための設備損傷
ごみ焼却場 (宮城県東部衛生処理組合)	15 日	1995 年 2 月	6 弱	断水
クリーンパーク茂原	1 か月 以上	2001 年 3 月	5 弱	蒸気ボイラ安全弁の故障
北清掃センター	1 か月 以上	1979 年 3 月	5 弱	クレーン電気ケーブルの損傷 2012 年 3 月より焼却炉を休止
杉並清掃工場	15 日	1982 年 12 月	5 弱	エア抜き配管より蒸気漏れ 2012 年 3 月に稼働停止

出典：「横須賀ごみ処理施設整備実施計画報告書」（平成 25 年、横須賀市）

2 週間以上稼働停止した施設を分析すると、1981 年 2 月以前に工事着手され、現行の耐震基準を満たしていないと思われる施設が 2 施設（北清掃センター及び杉並清掃工場）あり、いずれもごみ焼却施設としては現在、稼働していない。また、ライフラインの分断、津波による影響で稼働停止を余儀なくされた施設が 2 施設（石巻広域クリーンセンター及び宮城県東部衛生処理組合のごみ焼却場）ある。

イ) 国内における事故事例

「平成 20 年度一般廃棄物処理施設等事故事例調査報告書」（平成 21 年、一般財団法人日本環境衛生センター）によると、平成 16 年度から平成 19 年度の 4 年間に発生した物損事故は、粗大ごみ処理施設が 324 件、ごみ焼却施設が 164 件であった。また、粗大ごみ処理施設での事故は、爆発事故が 232 件と最も多く発生しており、爆発事故の原因の多くはスプレー缶等の可燃性ガスによるものであった。なお、ごみ焼却施設での事故は、火災が 76 件と最も多く発生しており、火災の原因は「可燃性ガスに引火」によるものが最も多かった。

ウ) 横須賀市内における廃棄物処理施設の事故状況

南処理工場粗大ごみ破碎機棟において、平成 25 年 4 月 5 日午後 2 時 10 分頃、爆発事故が発生した。なお、この事故による負傷者はなかった。事故原因としては、本来、ごみに混入されるはずのない、可燃性ガスの残るスプレー缶等の混入が考えられる。事故直後から破碎施設は運転を停止したが、4 月 12 日に仮復旧し、4 月 15 日から運転を再開した。

(3) 土地利用の状況

ア 調査事項

学校、病院、劇場、住宅等の保安物件の分布状況、用途地域の指定状況、その他の土地利用の状況とした。

イ 調査範囲

実施区域及び周辺地域とした。

ウ 調査方法

既存資料調査により行った。

エ 調査結果

学校、病院、劇場、住宅等の保安物件の分布状況は、「別添 3-2 1.7 環境保全に留意を要する施設」(P. 34)に示すとおりである。また、用途地域の指定状況及びその他の土地利用の状況は、「別添 3-2 1.4 土地利用」(P. 16)に示すとおりである。

(4) 気象の状況

ア 調査事項

危険物等による火災、爆発等及び危険物等の漏洩に伴う拡散に影響を及ぼす風向・風速とした。

イ 調査範囲

実施区域及び周辺地域とした。

ウ 調査方法

「別添5-2-1 1.1 (5)気象の状況」(P. 206)と同様とした。

エ 調査結果

「別添5-2-1 1.1 (5)気象の状況」(P. 208)に示すとおりである。

(5) 地形及び工作物の状況

ア 調査事項

危険物等による火災、爆発等及び危険物等の漏洩に伴う拡散に影響を及ぼす地形及び工作物の位置、規模等とした。

イ 調査範囲

実施区域及び周辺地域とした。

ウ 調査方法

「別添5-2-1 1.1 (4)地形及び工作物の状況」(P. 206)と同様とした。

エ 調査結果

「別添5-2-1 1.1 (4)地形及び工作物の状況」(P. 206)に示すとおりである。また、周辺地域には危険物等による火災、爆発等及び危険物等の漏洩に伴う拡散に影響を及ぼすような工作物はない。

(6) 対象事業の計画の状況

ア 調査事項

取扱う危険物等の種類、特性及び量、危険物等を取扱う施設に使用する材料、施設の構造、耐震性能、施設の災害予防、災害拡大防止のための設備、措置等とした。

イ 調査範囲

実施区域とした。

ウ 調査方法

事業計画等の把握により行った。

エ 調査結果

ア) 危険物等の種類、特性及び量

危険物等の種類、特性及び量の計画は、表 5-2-1-14-3 に示すとおりである。

表 5-2-1-14-3 危険物等の種類、特性及び量の計画

用途	種類	貯蔵量	貯蔵場所	保管方法	「毒物及び劇物取締法」による指定	「消防法」上の指定数量
排ガス処理	アンモニア水 (25%)	6,700kg	室内	タンク	劇物	-
	苛性ソーダ (48%)	8,400kg	室内	タンク	劇物	-
排水処理	塩酸 (35%)	500kg	室内	ポリ缶	劇物	-
	苛性ソーダ (48%)	460kg	室内	ポリ缶	劇物	-
	凝集剤 (38%) (硫酸アルミニウム、塩基性塩化アルミニウム)	1,100kg	室内	ポリ缶	-	-
	凝集助剤 (アルギン酸ナトリウム、けい酸ナトリウム)	20kg	室内	ポリ缶	-	-
	滅菌剤 (次亜塩素酸ナトリウム)	20kg	室内	ポリ缶	-	-
純水処理装置	塩酸 (35%)	800kg	室内	タンク	劇物	-
	苛性ソーダ (48%)	600kg	室内	タンク	劇物	-
	亜硫酸ソーダ (10%)	20kg	室内	ポリ缶	-	-
燃料	軽油	20,000L	地下	タンク	-	1,000L
油脂類	作動油	2,700L	室内	タンク	-	6,000L
	潤滑油	3,800L	室内	ペール缶	-	
	タービン油	1,800L	室内	タンク	-	

注) 「消防法」(昭和23年、法律第186号)上の指定数量とは、危険物の規制にあたり単位となる数量であり、指定数量以上の危険物を貯蔵し、または取り扱う場合には、許可を受けた施設において、政令で定める技術上の基準に従って行わなければならないと定められている。

イ) 危険物等を取扱う施設に使用する材料、施設の構造、耐震性能、施設の災害予防
災害拡大防止のための設備及び措置

a 設備における地震対策

焼却施設のプラント設備については火力発電所の耐震設計規程（JEA3605-2009）
（(社) 日本電気協会）を適用し、震度 6 以上の地震が発生した場合、緊急停止シス
テムとして、プラントを安全に停止するシステムを採用する。また、地震による計装
用空気の遮断対策としては、計装用空気により作動するダンパ、制御弁等が安全側に
作動するフェールセーフ設計とする。

なお、不燃ごみ等選別設備については、構造上考慮すべき大型機器が無いため、
通常の耐震設計とする。

b 危険物保管計画

危険物の保管は下記の計画で行う。

a) 燃料

災害時の燃料が搬入されない事態に備え、十分な容量のタンクを設置する。指定
数量以上の危険物は地盤沈下等による影響を避けるため、地下埋設型の危険物収納
庫に保管し、指定数量の5分の1以上指定数量未満の危険物を貯蔵する際には火災予
防条例に基づき貯蔵し、必要な容量の防油堤を設置する。また、保管庫等からの移
送配管は、結合部分に損傷を与えないようにフレキシブルジョイントを設置する。

b) 潤滑油等

油圧ユニットの作動油及びタービン発電機の潤滑油等の補充油は缶に保管し、少
量危険物取扱場所に貯蔵する。少量危険物取扱場所は防火構造とし、油漏れ対策と
して防油堤を設置し、少量危険物取扱場所からの移送配管は、結合部分に損傷を与
えないようにフレキシブルジョイントを設置する。

c 薬品貯留計画

薬品類の貯留は下記の計画で行う。

a) 排ガス処理薬品類

焼却施設には排ガス処理薬品類として、消石灰、活性炭及び苛性ソーダ等を保管
するが、災害時に薬品類が搬入されない事態に備え、十分な貯留量を確保すべく大
容量の鋼板製タンク類を設け、防液堤を設置する。

b) ボイラ用薬品

ボイラ用薬品として、脱酸剤、復水処理剤、塩酸及び苛性ソーダ等が使用されるが、地震時に配管から薬品が漏れ、作業員が触れることもあるため、手洗い及びシャワー等の設備を設ける。

c) 排水処理薬品類

排水処理薬品類として、塩化第二鉄、凝集助剤、塩酸及び苛性ソーダ等が使用されるが、地震による安全対策としてボイラ用薬品と同様の対策を行う。

d) 事故対応マニュアル

廃棄物処理施設における事故対応マニュアルについては、今後施設の詳細（メーカー、施設設備及びそのシステムなど）が決定後に検討して作成する。再稼働時についても、事故につながりやすい危険性を踏まえ、十分に配慮したマニュアルを作成する。また、施設全体の設計として安全性については以下の点に十分に留意する。

- ①施設の信頼性確保のための技術計画
（フェールセーフ・フルプルーフ・冗長性設計）
- ②地震対策のためのプラント設備構造計画
- ③地震対策における機器の安全装置対策
- ④停電への対応計画
- ⑤危険物の保管計画
- ⑥薬品貯留計画

e) その他の事故対策

施設の災害予防としては、スプレー缶等の可燃性ガスの混入をさけるため、ゴミ出しルールや分別ルールの徹底及び廃棄物の事前確認に加え、施設の爆発事故防止対策として低速破砕機及び高速破砕機を使用した２段階システムを採用する他、安全講習会、危険予知活動及びヒヤリハット報告活動などを定期的実施する。また、災害拡大防止の措置として、敷地内には消火活動用空地を、施設内には消火水槽や放水銃水槽、煙感知器を連動させた防火設備を設置し、防火訓練も定期的実施する。

施設の運転管理を実施する職員、ごみ収集を実施する職員の教育については、事故防止対策の重要な対策と認識し、現在、定期的実施しているが、今後も継続・拡充する予定である。さらに、排出者となる市民への啓発活動もパンフレットの配布や町内会での説明会等を継続的に実施している。

町内会でのごみの分別等の説明会は、毎年約 100 町内会で継続的に実施しているが、平成 13 年度の資源化施設稼働に伴う分別変更を実施した際には市内全町内会に対して約 600 回の説明会を実施した。計画施設稼働前には、ごみの分別方法が変更されるため、全町内会への説明会を実施する予定である。

14.2 調査（交通）

(1) 道路等の状況

ア 調査事項

ア) 対象事業の実施区域に関連性の高い道路の配置状況

対象事業の実施区域に関連性の高い国道、県道及び市町村道等の整備の状況及び対象事業との関連が想定される交通計画の状況とした。

イ) 道路の種類、道路の性格等

道路の種類、幅員構成、道路の性格、交差点の位置、構造、信号制御方法、通学路の状況、通学時間帯及びバス等の公共交通の状況とした。

イ 調査範囲

対象事業の工事中及び供用開始後に交通の安全に影響を及ぼすと想定される範囲とし、市道坂本芦名線、都市計画道路久里浜田浦線、市道 7027 号線、県道 26 号（横須賀三崎）及び国道 134 号とした。

ウ 調査方法

ア) 対象事業の実施区域に関連性の高い道路の配置状況

既存資料調査により行った。

イ) 道路の種類、道路の性格等

既存資料調査、道路管理者等からの聞き取り及び現地調査により行った。

エ 調査結果

ア) 対象事業の実施区域に関連性の高い道路の配置状況

実施区域周辺の道路の配置状況は、「別添 4-2 2 建設工事等」(P. 112)に示すとおりであり、その概要は以下に示すとおりである。

a 市道坂本芦名線

実施区域北西側に位置する市道坂本芦名線は、平作四丁目から大楠山入口交差点に至る市道で、車線数は実施区域周辺で上下 2 車線、車道幅員は約 6m である。

b 都市計画道路久里浜田浦線

実施区域北東側に位置する都市計画道路久里浜田浦線は、久里浜港を起点として国道 16 号の田浦地区に至る幹線道路で、このうち、三浦縦貫道路から金谷駿河坂線までの区間については、現在、整備が進められている。車線数は実施区域周辺で上下 4 車線、車道幅員は約 13m として計画されている。

c 市道 7027 号線

実施区域南東側に位置する市道 7027 号線は、実施区域から山科台入口交差点に至

る市道で、車線数は実施区域周辺で上下2車線、車道幅員は約7mである。

d 県道26号（横須賀三崎）

実施区域南側に位置する県道26号（横須賀三崎）は、横須賀市本町から林交差点に至る主要地方道で、車線数は実施区域周辺で上下2車線、車道幅員は約7mである。

e 国道134号

実施区域南西側に位置する国道134号は、横須賀市内から中郡大磯町に至る一般国道で、車線数は実施区域周辺で上下2車線、車道幅員は約6mである。

イ) 道路の種類、道路の性格等

a 道路の種類、幅員構成、道路の性格

実施区域周辺道路の幅員構成は「別添5-2-1 4.1 (4)騒音レベル及び低周波音の音圧レベルの状況」(P.280)に、その断面位置は「別添5-2-1 4.1 (3)騒音及び低周波音の発生源の状況」(P.273)に示すとおりである。

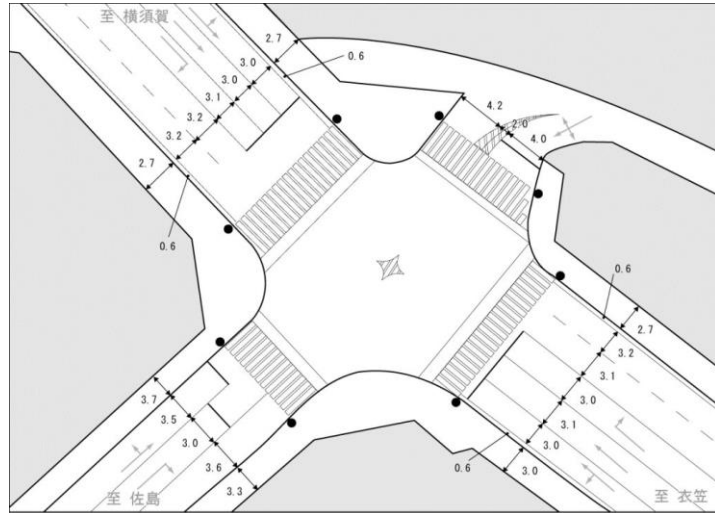
b 交差点の位置、構造、信号制御方法

交差点の位置は「別添5-2-1 4.1 (3)騒音及び低周波音の発生源の状況」(P.273)に示すとおりであり、交差点の構造及び信号制御方法を表5-2-1-14-4及び図5-2-1-14-1(1/2)～(2/2)に示す。

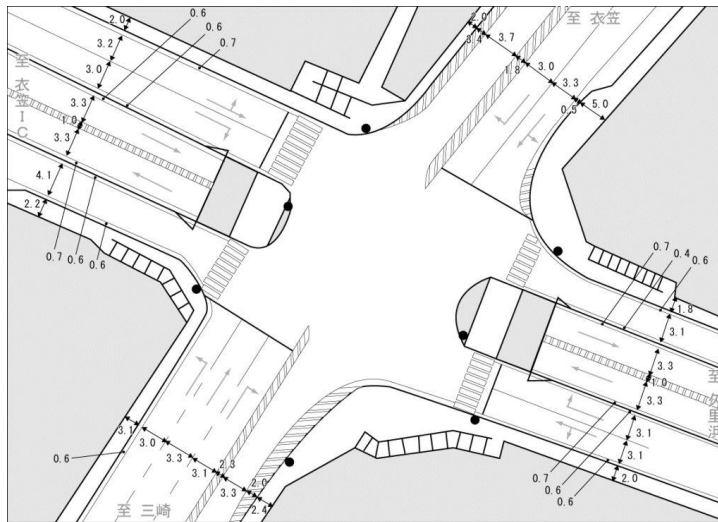
表5-2-1-14-4 主要な交差点の構造及び信号制御方法

調査地点	交差点の構造	信号制御方法
平作四丁目交差点	4差路(平面交差)	定期周期制御
衣笠IC入口交差点	4差路(立体交差)	定期周期制御
山科台入口交差点	3差路(平面交差)	定期周期制御
林交差点	3差路(平面交差)	定期周期制御
大楠山入口交差点	3差路(平面交差)	定期周期制御

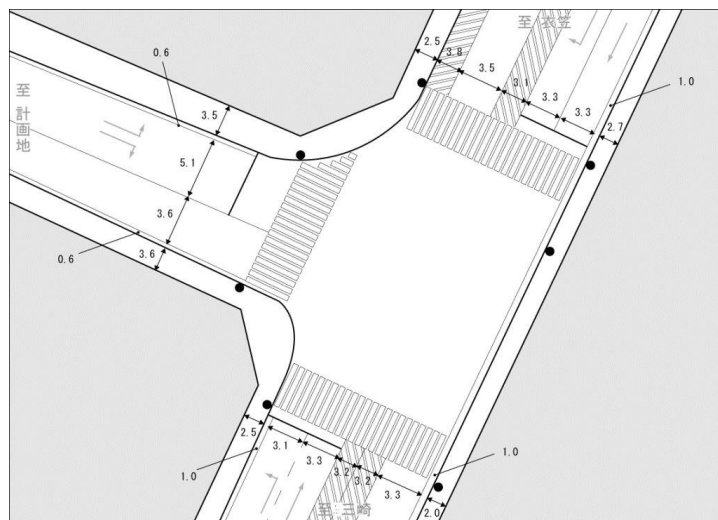
注) 平作四丁目にある交差点については、平作四丁目交差点と表記した。



平作四丁目交差点

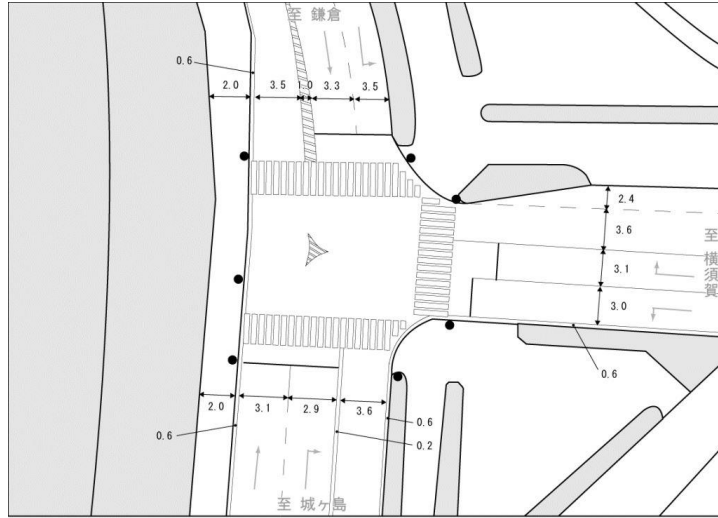


衣笠 IC 入口交差点

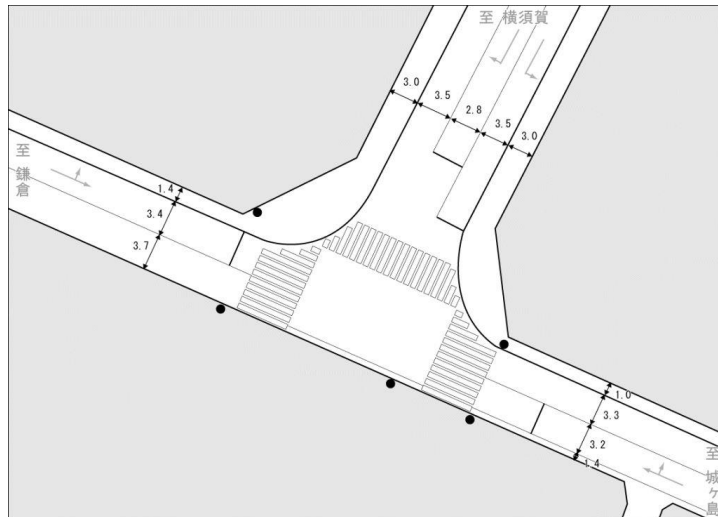


山科台入口交差点

図 5-2-1-14-1(1/2) 交差点の構造



林交差点



大楠山入口交差点

図 5-2-1-14-1 (2/2) 交差点の構造

c バス等の公共交通の状況

実施区域周辺の公共交通機関として、京浜急行バスの路線バスが、主に JR 横須賀駅を起点として運行している。

実施区域周辺道路におけるバス停留所としては、県道 26 号（横須賀三崎）に衣笠十字路、衣笠山公園、井戸店、衣笠城址、金子、北武、山科台、武山、南武入口、竹川、一騎塚、縦貫道下、林、国道 134 号に太田和、横須賀市民病院、鹿島、長坂、佐島入口、大楠芦名口、芦名、浄楽寺、前田橋があり、運行本数の多い衣笠十字路、林、横須賀市民病院、大楠芦名口における運行本数は、それぞれ平日で往復 777 本、497 本、248 本、231 本ほどである。

(2) 交通量の状況

ア 調査事項

自動車交通量、歩行者交通量及び信号現示とした。

イ 調査範囲

実施区域周辺とした。

ウ 調査方法

既存資料調査及び現地調査により行った。

現地調査は、自動車交通量、歩行者等交通量及び信号現示を対象とし、内容は以下に示すとおりとした。

ア) 調査地点

現地調査の調査地点は、表 5-2-1-14-5 に示すとおりであり、各交差点の断面位置については図 5-2-1-14-2 に示すとおりである。自動車交通量、歩行者等交通量及び信号現示については、工事中の工事用車両及び供用開始後の関係車両の主要走行ルートである実施区域周辺道路の 5 交差点とした。

イ) 調査期間

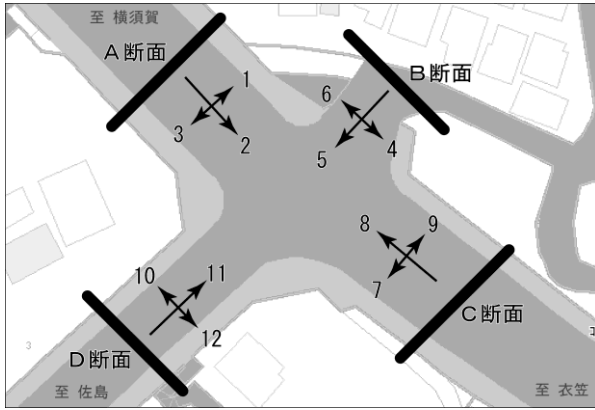
現地調査の調査期間は、表 5-2-1-14-5 に示すとおりである。自動車交通量及び歩行者等交通量について、交通量の状況を適切に把握できる平日の 1 日(7 時～19 時の 12 時間連続測定)とした。

表 5-2-1-14-5 交通量等現地調査地点及び調査期間

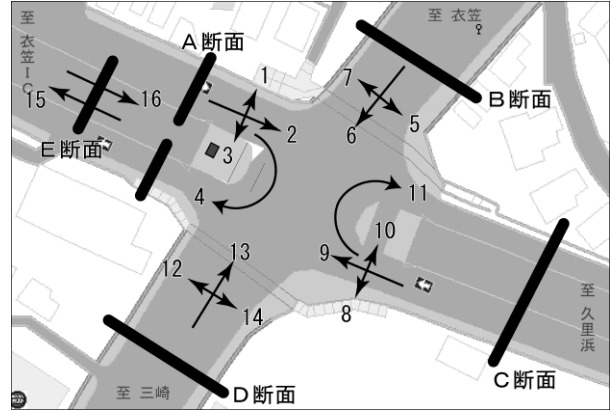
調査項目	調査地点	調査期間
自動車交通量 信号現示 歩行者等交通量	平作四丁目交差点	自動車交通量、信号現示 平成 25 年 5 月 24 日(木) 6 時～25 日(金) 6 時 歩行者等交通量 平成 25 年 5 月 24 日(木) 7 時～19 時
	衣笠 IC 入口交差点	
	山科台入口交差点	
	林交差点	
	大楠山入口交差点	

ウ) 調査方法

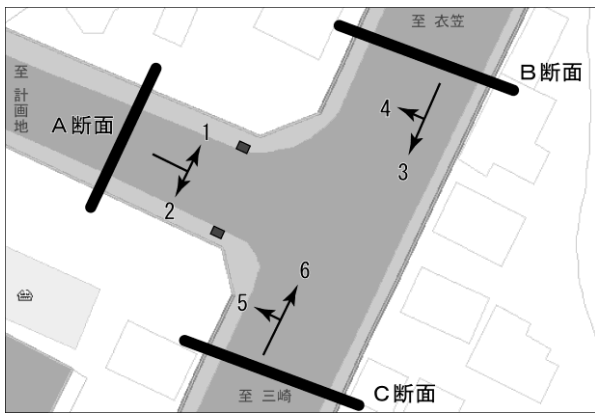
自動車交通量及び歩行者等交通量の現地調査は、カウンターにより計測調査した。信号現示の現地調査は、現地確認・記録により実施した。



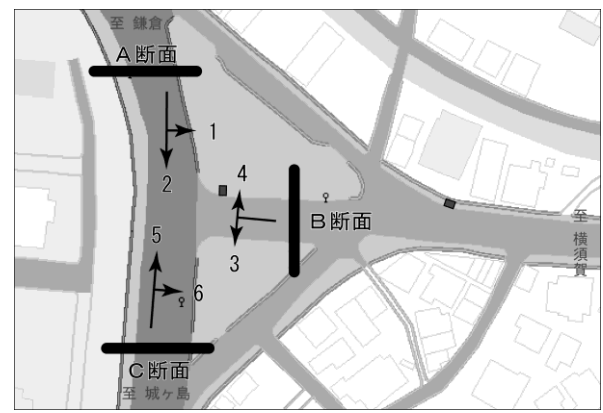
平作四丁目交差点



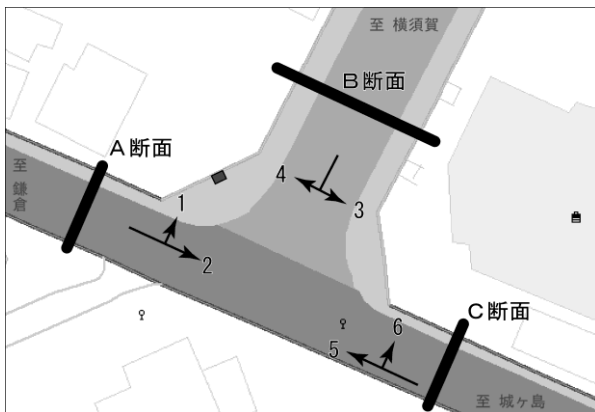
衣笠 IC 入口交差点



山科台入口交差点



林交差点



大楠山入口交差点

図 5-2-1-14-2 交通量断面調査位置

エ 調査結果

ア) 既存資料調査

既存資料調査による実施区域周辺の交通量は表 5-2-1-14-6 に示すとおりである。

表 5-2-1-14-6 交通量既存資料調査結果（平成 22 年度）

路線名	観測地点地名	歩行者類	自転車類	動力付き 二輪車類	自動車類		
					小型車	大型車	合計
県道 26 号 (横須賀三崎)	横須賀市武 1 丁目 20-10	1,076	222	1,271	15,228	1,868	17,096
国道 134 号	横須賀市芦名 1-2-11	275	100	920	13,849	1,597	15,446

出典：「平成 22 年度道路交通センサス」（国土交通省）

イ) 現地調査

a 自動車交通量

自動車交通量現地調査結果は、表 5-2-1-14-7 に示すとおりである。

表 5-2-1-14-7 自動車交通量現地調査結果（交差点断面交通量）

（単位：台／24 時間）

調査地点	断面	24 時間交通量（6 時～翌 6 時）		
		大型車	小型車	合計
平作四丁目 交差点	A	994	7,325	8,319
	B	1,132	8,715	9,847
	C	43	746	789
	D	443	6,278	6,721
衣笠 IC 入口 交差点	A	1,032	6,405	7,437
	B	1,509	18,632	20,141
	C	676	11,329	12,005
	D	2,241	21,014	23,255
	E	1,762	9,583	11,345
山科台入口 交差点	A	396	4,053	4,449
	B	2,060	20,488	22,548
	C	2,076	21,227	23,303
林交差点	A	1,679	19,053	20,732
	B	1,588	15,929	17,517
	C	1,507	17,538	19,045
大楠山入口 交差点	A	1,482	14,827	16,309
	B	889	7,952	8,841
	C	2,101	17,745	19,846

b 歩行者等交通量

歩行者及び自転車交通量現地調査結果は、表 5-2-1-14-8 に示すとおりである。

表 5-2-1-14-8 歩行者及び自転車交通量現地調査結果

(単位：歩行者；人／12 時間、自転車；台／12 時間)

調査地点	断面	12 時間交通量 (7 時～19 時)		
		歩行者	自転車	合計
平作四丁目 交差点	A	319	131	450
	B	290	92	382
	C	181	65	246
衣笠 IC 入口交差点	A	335	385	720
山科台入口 交差点	A	389	86	475
	B	372	370	742
	C	312	349	661
林交差点	A	1,299	418	1,717
	B	1,173	690	1,863
大楠山入口 交差点	A	834	80	914
	B	517	151	668

c 信号現示

交差点における信号現示現地調査結果は表 5-2-1-14-9 (1/5) ～ (5/5) に、信号の設置状況は図 5-2-1-14-3 に示すとおりである。

表 5-2-1-14-9(1/5) 信号現示調査結果（平作四丁目交差点）

信号	現示1					現示2				現示3			サイクル長
	A	青	青	青	黄	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	
a	青	点滅	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	
B	赤	赤	赤	赤	赤	青	青	青	黄	矢印	黄	赤	
b	赤	赤	赤	赤	赤	青	点滅	赤	赤	赤	赤	赤	
(7:00~8:00)	22	6	3	3	3	52	4	3	3	6	3	2	
信号の現示	現示1 					現示2 				現示3 			

- 注) 1. 信号 A、a、B 及び b については、図 5-2-1-14-3 に対応する。
 2. 時間帯については、交差点の自動車交通量が最も多い時間帯を示す。
 3. 信号の現示の方向については、図 5-2-1-14-3 に対応する。

表5-2-1-14-9(2/5) 信号現示調査結果（衣笠IC入口交差点）

信号	現示1				現示2			現示3		現示4			サイクル長
	A	青	青	青	黄	矢印	黄	赤	赤	赤	赤	赤	
a	青	点滅	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	
B	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	青	黄	矢印	黄	赤	
(17:00~18:00)	57	8	2	3	8	3	3	19	3	8	3	3	
信号の現示	現示1 				現示2 			現示3 		現示4 			

- 注) 1. 信号 A、a 及び B については、図 5-2-1-14-3 に対応する。
 2. 時間帯については、交差点の自動車交通量が最も多い時間帯を示す。
 3. 信号の現示の方向については、図 5-2-1-14-3 に対応する。

表5-2-1-14-9(3/5) 信号現示調査結果（山科台入口交差点）

信号	現示1					現示2				現示3			サイクル長
	A	青	青	青	黄	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	
a	青	点滅	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	
B	赤	赤	赤	赤	赤	青	青	青	黄	赤	赤	赤	
b	赤	赤	赤	赤	赤	青	点滅	赤	赤	赤	赤	赤	
C	赤	赤	赤	赤	赤	青	青	青	青	青	黄	赤	
(7:00~8:00)	20	5	2	3	3	77	5	2	3	3	3	4	130
信号の現示	現示1					現示2				現示3			

- 注) 1. 信号 A、a、B、b 及び C については、図 5-2-1-14-3 に対応する。
 2. 時間帯については、交差点の自動車交通量が最も多い時間帯を示す。
 3. 信号の現示の方向については、図 5-2-1-14-3 に対応する。

表5-2-1-14-9(4/5) 信号現示調査結果（林交差点）

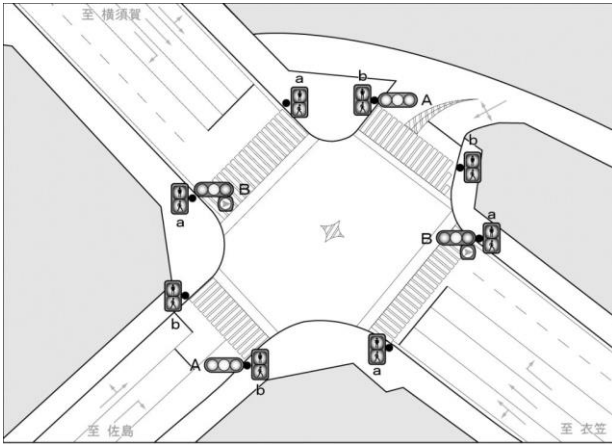
信号	現示1					現示2				現示3			サイクル長
	A	青	青	青	黄	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	
a	青	点滅	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	
B	赤	赤	赤	赤	赤	青	青	青	黄	赤	赤	赤	
b	赤	赤	赤	赤	赤	青	点滅	赤	赤	赤	赤	赤	
C	赤	赤	赤	赤	赤	青	青	青	青	青	黄	赤	
(17:00~18:00)	22	5	2	3	3	63	7	12	3	7	3	3	133
信号の現示	現示1					現示2				現示3			

- 注) 1. 信号 A、a 及び B については、図 5-2-1-14-3 に対応する。
 2. 時間帯については、交差点の自動車交通量が最も多い時間帯を示す。
 3. 信号の現示の方向については、図 5-2-1-14-3 に対応する。

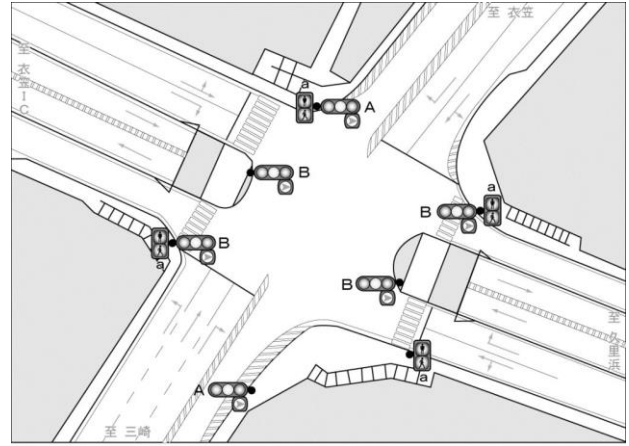
表5-2-1-14-9(5/5) 信号現示調査結果（大楠山入口交差点）

信号	現示1					現示2				現示3			サイクル長
	A	青	青	青	黄	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	
a	青	点減	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	
B	赤	赤	赤	赤	赤	青	青	青	黄	赤	赤	赤	
b	赤	赤	赤	赤	赤	青	点減	赤	赤	赤	赤	赤	
C	赤	赤	赤	赤	赤	青	青	青	青	青	黄	赤	
(17:00~18:00)	13	4	4	3	2	58	7	2	3	19	3	2	120
信号の現示	現示1 					現示2 				現示3 			

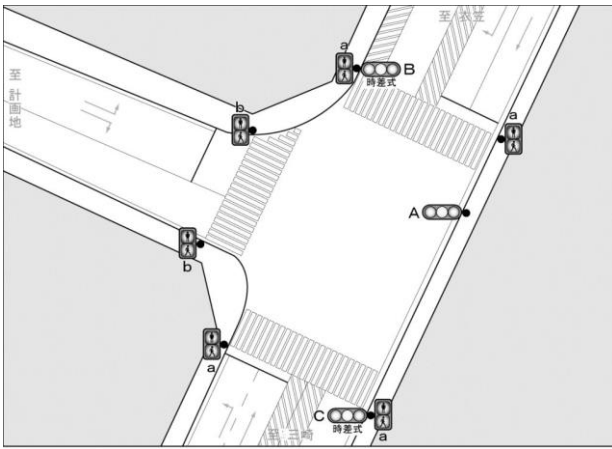
- 注) 1. 信号 A、a、B、b 及び C については、図 5-2-1-14-3 に対応する。
 2. 時間帯については、交差点の自動車交通量が最も多い時間帯を示す。
 3. 信号の現示の方向については、図 5-2-1-14-3 に対応する。



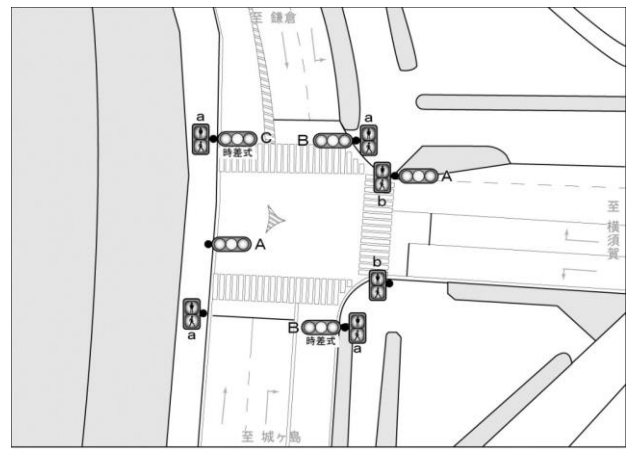
平作四丁目交差点



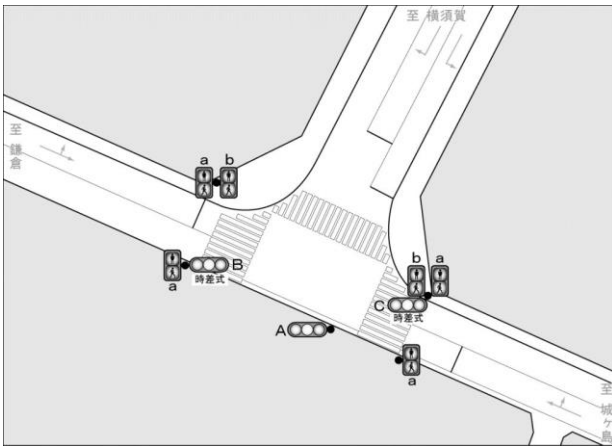
衣笠 IC 入口交差点



山科台入口交差点



林交差点

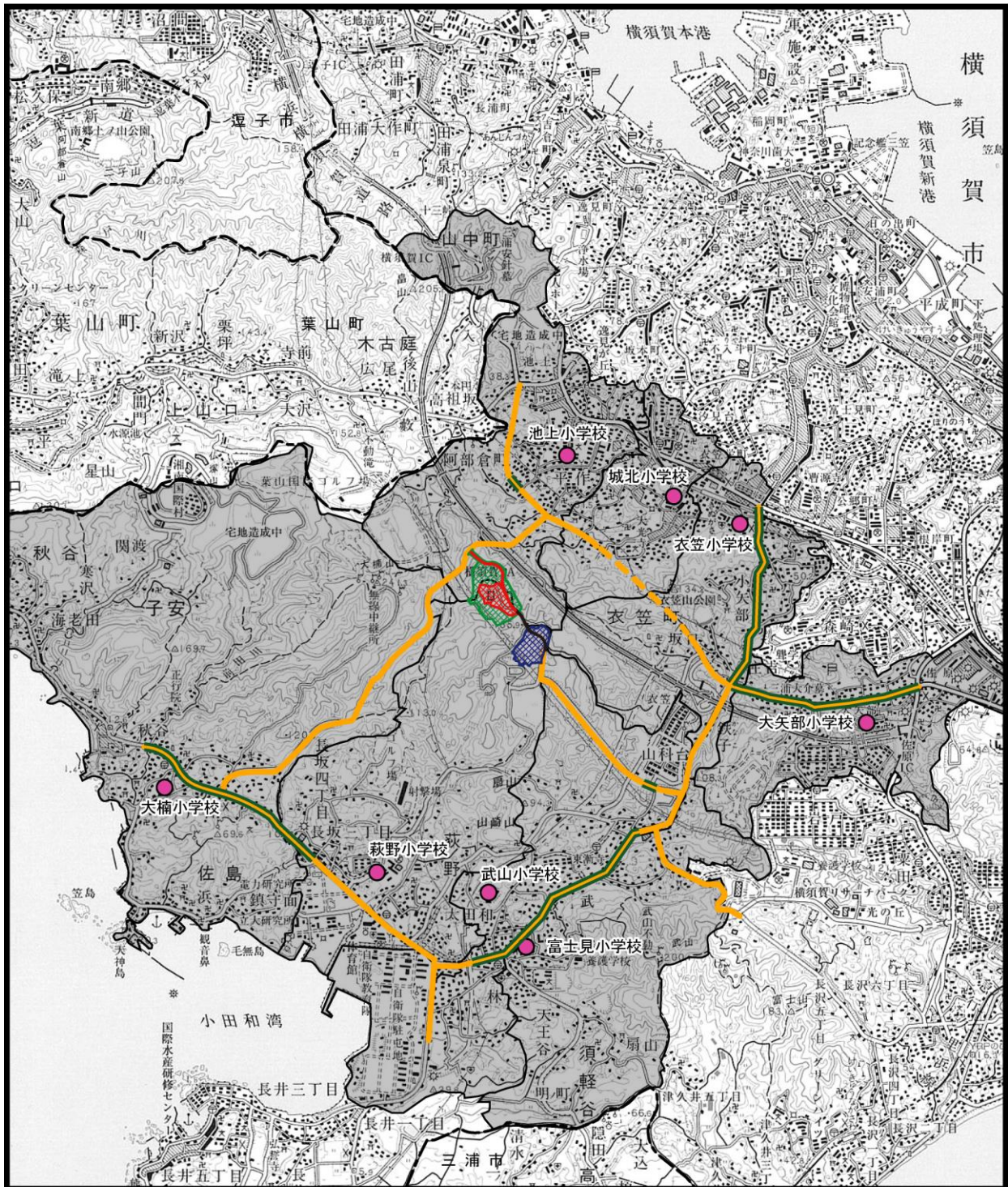


大楠山入口交差点

图 5-2-1-14-3 信号配置

(3) 通学路等の状況

実施区域周辺には、池上小学校、城北小学校、衣笠小学校、大矢部小学校、武山小学校、富士見小学校、荻野小学校及び大楠小学校の計 8 小学校が位置している。なお、平作小学校は平成 25 年 4 月から池上小学校に統合された。40 人以上が使用している主要な通学路の状況については現地踏査によると、図 5-2-1-14-4 に示すとおりである。



凡例

- : 廃棄物処理施設
(宅地の造成を含む)
- : 宅地の造成
(残置森林(最大範囲))
- : 発生土処分場
- : 市町界
- (虚線) : 関係車両主要
走行ルート
(— は計画)
- (赤線) : 新設搬入道路
- (黒線) : 既設改修道路
- (緑線) : 関係車両主要走行ルートと
主要通学路が重複している部分
- (ピンク) : 小学校

注) 宅地の造成(残置森林(最大範囲))には、搬入道路の新設、既設道路の改修に伴い形成される法面等を含んでいる。



図 5-2-1-14-4 主要通学路の状況

(4) 交通安全施設、交通安全対策の状況

ア 調査事項

交通安全施設の設置状況、道路管理者等による交通安全対策等の状況とした。

イ 調査範囲

対象事業の工事中及び供用開始後に交通の安全に影響を及ぼすと想定される範囲とし、市道坂本芦名線、都市計画道路久里浜田浦線、市道 7027 号線、県道 26 号（横須賀三崎）及び国道 134 号とした。

ウ 調査方法

既存資料調査、関係機関からの聞き取り及び現地調査により行った。

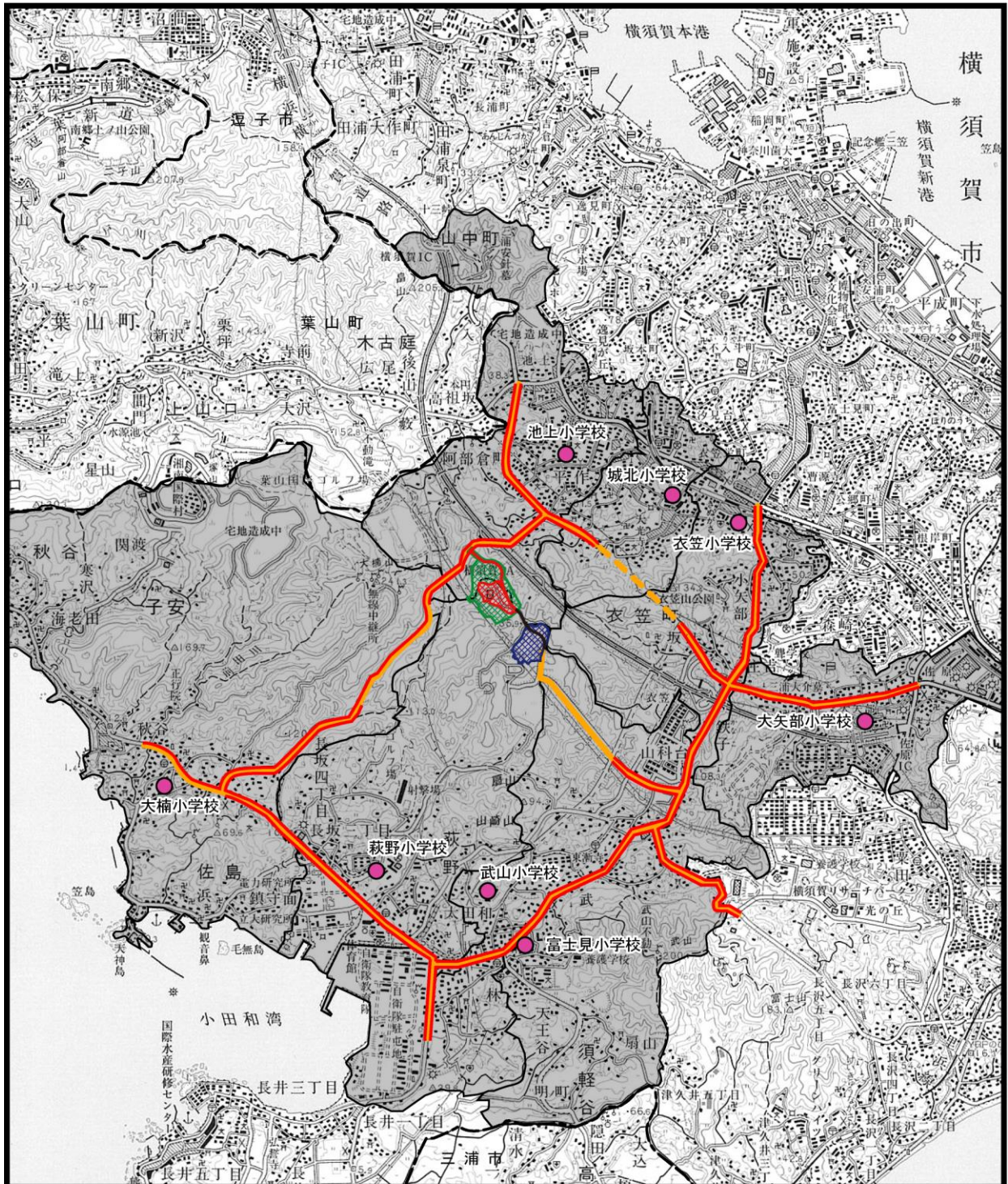
エ 調査結果

実施区域周辺道路の交通安全施設の設置状況は、表 5-2-1-14-10 及び図 5-2-1-14-5 に示すとおりである。各道路とも、歩道やガードレールが設置されている。











主要通学路は図 5-2-1-14-4 に示すとおりであるが、横須賀市内の各町内の協力を得て、登下校時に学童の誘導が地域ごとに行われている。

表 5-2-1-14-10 交通安全施設の設置状況

道路名	交通安全施設の設置状況
市道坂本芦名線	平作四丁目交差点から大楠山入口交差点にかけて、神奈川県環境整備センターから大楠隧道までの一部区間を除いて両側で歩道がかさ上げされている。神奈川県環境整備センターから大楠隧道までの区間は、東側は路側帯であるが西側にかさ上げされた歩道とガードレールが設置されている。
都市計画道路久里浜田浦線	両側で歩道がかさ上げされている。
市道 7027 号線	両側で歩道がかさ上げされ、歩道と車道との間に多くの部分で植樹帯が設置されている。
県道 26 号（横須賀三崎）	両側で歩道がかさ上げされている。また、一部区間ではガードレールが設置されている。
国道 134 号	大楠山入口交差点周辺では、北側は大部分で歩道がかさ上げされ、南側は路側帯である。長坂地区から林交差点にかけては、両側の大部分で歩道がかさ上げされ、一部区間にはガードレールが設置されている。



凡例

- | | | | |
|---|-------------------------------|---|-------------|
|  | ： 廃棄物処理施設
(宅地の造成を含む) |  | ： 新設搬入道路 |
|  | ： 宅地の造成
(残置森林(最大範囲)) |  | ： 既設改修道路 |
|  | ： 発生土処分場 |  | ： 歩道区間 (両側) |
|  | ： 市町界 |  | ： 歩道区間 (片側) |
|  | ： 関係車両主要
走行ルート
(---は計画) |  | ： 小学校 |

注) 宅地の造成(残置森林(最大範囲))には、搬入道路の新設、既設道路の改修に伴い形成される法面等を含んでいる。

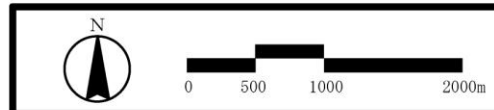


図 5-2-1-14-5 交通安全施設の設置状況

また、平成 24 年の交通事故発生件数は、神奈川県警察本部横須賀警察署によると、表 5-2-1-14-11 に示すとおりである。

表 5-2-1-14-11 交通事故の状況

	発生箇所	発生件数	内訳
交 差 点	平作四丁目交差点	1 件	右折時 1 件
	衣笠 IC 入口交差点	4 件	追突 1 件、右折時 2 件等
	山科台入口交差点	0 件	
	林交差点	2 件	右折時 1 件、追突 1 件
	大楠山入口交差点	1 件	追突 1 件
道 路	市道坂本芦名線	4 件	車両相互 3 件、車両単独 1 件
	都市計画道路久里浜田浦線	19 件	人対車両 5 件、車両相互 14 件
	市道 7027 号線	0 件	
	県道 26 号（横須賀三崎）	166 件	人対車両 22 件、車両相互 144 件
	国道 134 号	95 件	人対車両 10 件、車両相互 84 件、車両単独 1 件

(5) 対象事業の計画の状況

ア 調査事項

工事中の資材運搬車両等の種類、台数及び走行経路、供用時の関係車両、土砂運搬車両の種類及び台数等とした。

イ 調査範囲

実施区域とした。

ウ 調査方法

三種の対象事業における工事計画及び事業計画等の把握により行った。

エ 調査結果

「別添 5-2-1 13.1 (5) 対象事業の計画の状況」(P. 526)に示すとおりである。