

2 水質汚濁

2.1 予 測（廃棄物処理施設の建設）

(1) 予測事項

ア 搬入道路の新設及び既設道路の改修

ア) 建設工事

建設工事に伴う浮遊物質量が河川に及ぼす影響とした。

イ 工事の実施

ア) 建設工事（水の濁り）

建設工事に伴う浮遊物質量が河川に及ぼす影響とした。

イ) 建設工事（水の汚れ）

廃棄物処理施設本体の建設工事に伴う作業員の生活排水による水の汚れ（水素イオン濃度、生物化学的酸素要求量、浮遊物質、全窒素）とした。

(2) 予測範囲及び地点

ア 搬入道路の新設及び既設道路の改修

ア) 建設工事

建設工事においては、工事に伴って発生する濁水対策として沈砂池を設置することから、予測範囲は、沈砂池の放出口より下流の範囲とする。

予測地点は、搬入道路の新設及び既設道路の改修工事に伴う濁水が流出する恐れのある排水路高圧線下、平作川上流及び長坂埋立地浄化センター放流口下流の3地点とした。予測地点の位置は、図 5-2-2-2-1(1/2)～(2/2)に示すとおりである。

イ 工事の実施

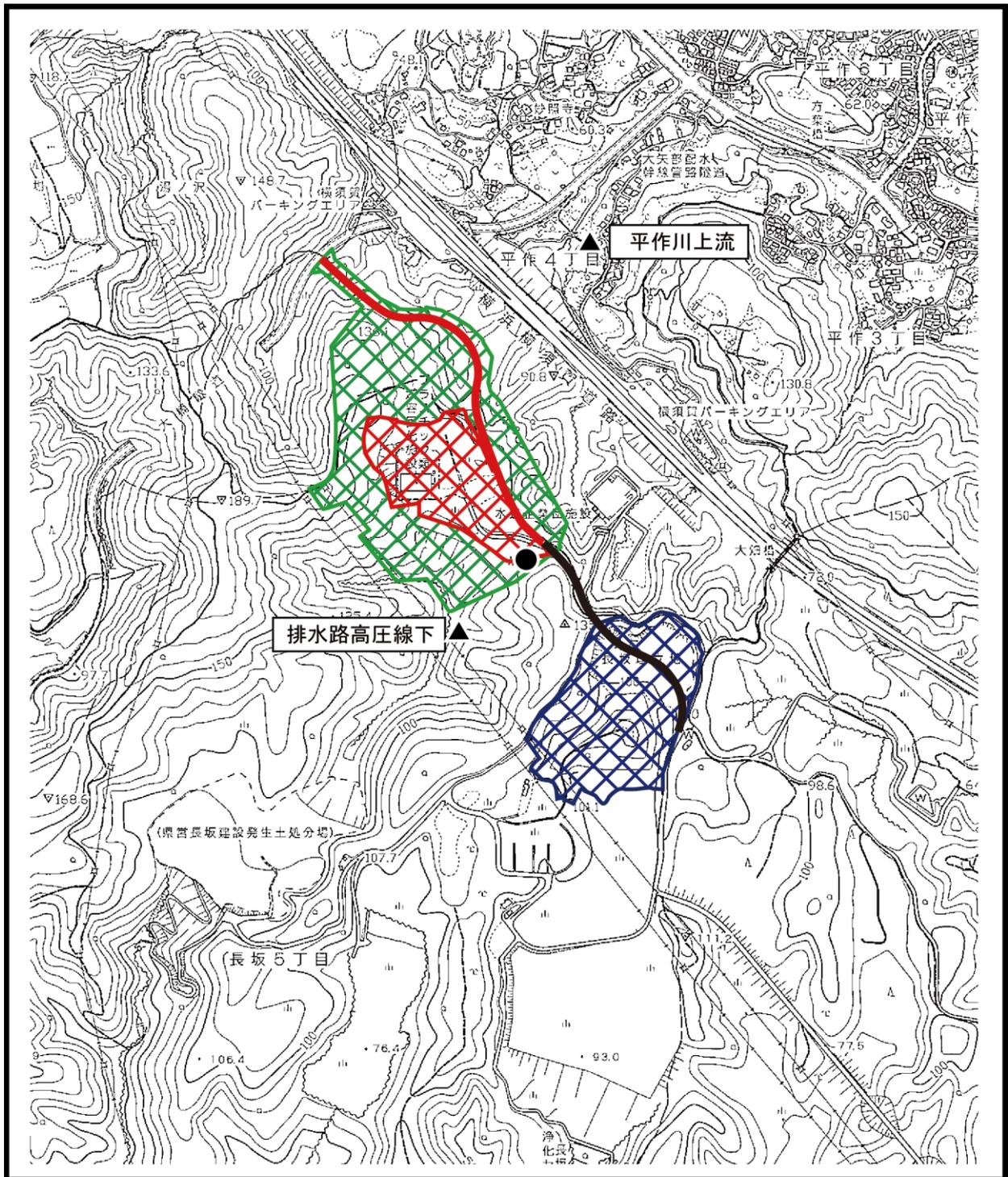
ア) 建設工事（水の濁り）

建設工事においては、工事に伴って発生する濁水対策として沈砂池を設置することから、予測範囲は、沈砂池の放出口より下流の範囲とする。予測地点は、図 5-2-2-2-1(1/2)に示す排水路高圧線下の1地点とした。

イ) 建設工事（水の汚れ）

予測範囲は、建設工事の実施区域より下流の範囲とする。

予測地点は、図 5-2-2-2-1(1/2)に示す排水路高圧線下の1地点とした。



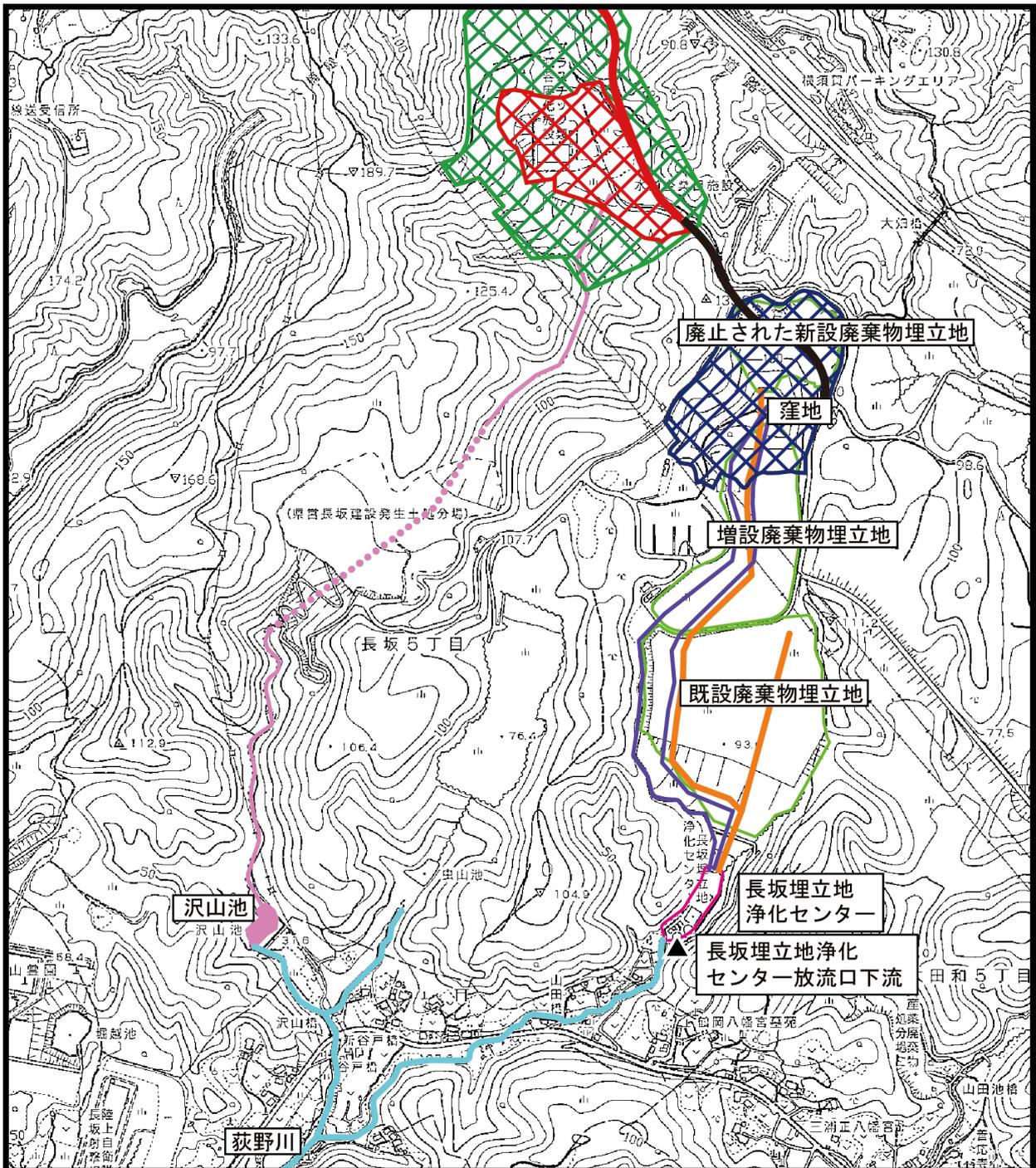
凡 例

- | | | | |
|---|-------------------------|---|--------------------------|
|  | : 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 |  | : 沈砂池予定地
(廃棄物処理施設の工事) |
| | |  | : 水質予測地点 |



注)1. 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。
 2. 新設搬入道路及び既設改修道路の工事の沈砂池については工事区間ごとに適宜設置する。

図 5-2-2-2-1 (1/2) 水質予測地点



凡例

-  : 廃棄物処理施設
(宅地の造成を含む)
-  : 発生土処分場
-  : 埋立地
-  : 浄化センター
-  : 雨水
-  : 雨水 (暗渠)
-  : 雨水等 (暗渠)
-  : 浸出水 (暗渠)
-  : 処理水放流河川

-  : 宅地の造成
(残置森林(最大範囲))
-  : 新設搬入道路
-  : 既設改修道路
-  : 水質予測地点

注) 1. 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。
2. 新設搬入道路及び既設改修道路の工事の沈砂池については工事区間ごとに適宜設置する。

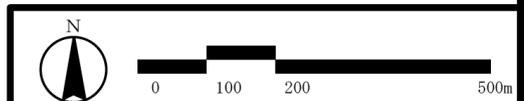


図 5-2-2-2-1 (2/2) 水質予測地点

(3) 予測時期

ア 搬入道路の新設及び既設道路の改修

ア) 建設工事

建設工事に伴う浮遊物質量が河川に影響を及ぼす時期とした。

工事において、仮囲い（長さ 500m×幅 30m）を実施して工事を実施することとし、この面積（1.5ha）から濁水が発生するとした。

イ 工事の実施

ア) 建設工事（水の濁り）

建設工事に伴う浮遊物質量が河川に影響を及ぼす時期とした。

廃棄物処理施設の建設工事の範囲は、「別添 4-3 1.2 (1) 廃棄物処理施設」(P. 119)の敷地面積（4.4ha）の約半分の 2.2ha から濁水が発生するとした。

イ) 建設工事（水の汚れ）

建設工事において、作業員が作業する時期とした。

(4) 予測方法

ア 搬入道路の新設及び既設道路の改修

ア) 建設工事

予測の手順は、図 5-2-2-2-2 に示すとおりである。

まず、造成工事が行われる場所の降雨の集水域及び降雨条件を設定する。次に、沈砂池に流入する濁水の量を求め、沈砂池の条件を計算式に組み込み、土壌サンプルの沈降試験結果から得られた沈降特性係数等のパラメータを設定し、沈砂池出口及び河川における浮遊物質量を算出した。

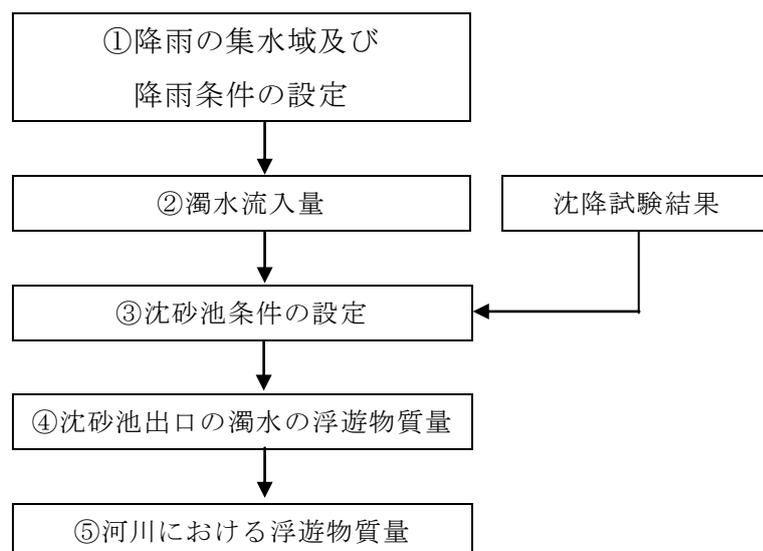


図 5-2-2-2-2 浮遊物質量の予測手順

a 予測式

濁水の沈砂池流入量の算出は、以下の式を用いた。また、流出係数は表 5-2-2-2-1 に示すとおりとした。

$$Q_0 = a \cdot R_f \cdot f / (1000 \cdot 3600)$$

[記号]

Q_0 : 濁水の沈砂池流入量 (m³/s)

a : 濁水発生部分の面積(m²)

R_f : 時間雨量 (mm/h)

f : 流出係数

表 5-2-2-2-1 流出係数の設定

流出係数	備考
0.5	裸地面の流出係数を採用

出典：「面整備事業環境影響評価技術マニュアル(Ⅱ)」
(平成11年、面整備事業環境影響評価研究会)

a) 水面積負荷

沈砂池の除去率を求めるための指標である水面積負荷の算出は、以下の式を用いた。

$$v = Q_0 / A$$

[記号]

v : 水面積負荷 (m/s)

Q_0 : 沈砂池流入流量 (m³/s)

A : 沈砂池面積(m²)

b) 水面積負荷と除去率の関係

水面積負荷と除去率の関係を把握するため、現地で採取した土壌サンプルを用いて沈降試験を行った結果、沈降特性係数は、廃棄物処理施設実施区域の土砂は、 $\alpha = 0.7298$ 、 $\beta = 0.7735$ 、発生土処分場実施区域の土砂は、 $\alpha = 0.7395$ 、 $\beta = 1.1888$ であった。

沈砂池へは両方の土砂の流出が想定されることから、予測においては、除去率が小さい発生土処分場実施区域の沈降特性係数を用いた。

c) 沈砂池出口の濁水の浮遊物質量

沈砂池出口の濁水の浮遊物質量の濃度の算出は、以下の式を用いた。

$$\log (C_t / C_0) = \alpha \cdot \log v + \beta$$

$$C_t / C_0 = v^\alpha \cdot 10^\beta$$

$$C_t = v^\alpha \cdot 10^\beta \cdot C_0$$

[記号]

- v : 水面積負荷 (m/s)
C₀ : 沈砂池流入濃度 (初期の浮遊物質量) (mg/L)
C_t : 出口濃度 (t 時間経過後の浮遊物質量) (mg/L)
α, β : 沈降特性係数 (発生土処分場の土砂の沈降係数、
α = 0.7395、β = 1.1888 を用いた)

d) 沈砂池出口の濁水の浮遊物質量の補正

改変部からの濁水と沈砂池面積部からの雨水が完全混合した場合の浮遊物質量の予測式は、以下のとおりである。

$$C_1 = Q_0 \cdot C_t / (Q_0 + Q_1)$$

[記号]

- C₁ : 沈砂池出口の浮遊物質量 (mg/L)
Q₁ : 沈砂池面積からの流量 (m³/s)

e) 河川における浮遊物質量

予測地点に、沈砂池からの濁水が流入し完全混合するとした場合の浮遊物質量の予測式は、以下のとおりである。

$$C_3 = \{(Q_0 + Q_1) \cdot C_1 + Q_2 \cdot C_2\} / (Q_0 + Q_1 + Q_2)$$

[記号]

- C₃ : 予測地点における浮遊物質量 (mg/L)
C₂ : 河川の浮遊物質量 (mg/L)
Q₂ : 河川の流量 (m³/s)

b) 予測条件

a) 発生濁水の浮遊物質量

沈砂池に流入する発生濁水の浮遊物質量は、表 5-2-2-2-2 に示すとおりとした。

表 5-2-2-2-2 発生濁水の浮遊物質量

発生濁水の浮遊物質量(mg/L)	備考
3,000	裸地面からの降雨時等の水の濁り

出典: 「道路及び鉄道建設事業における河川の濁り等に関する環境影響評価ガイドライン」
(平成21年、環境省)

b) 集水域と沈砂池

工事においては仮囲い (長さ 500m × 幅 30m) を実施して、流下に沈砂池 (幅 5m × 長さ 60m) を設置する。

集水域 (改変部の仮囲い面積) 及び沈砂池の面積は、表 5-2-2-2-3 に示すとおりである。なお、沈砂池の位置は周辺の地形の状況を考慮して適宜設置する。

表 5-2-2-2-3 集水域及び沈砂池の面積

集水域（改変部の仮囲いの面積） (m ²)	沈砂池 (m ²)
15,000	300

c) 降雨条件

降雨量が多いほど発生する濁水も多くなることから、降雨時の水質調査地点において、降雨量が多かった平成 24 年 9 月 23 日の最寄りの気象観測所である横須賀市消防西分署の時間最大雨量を基に予測した（「別添 5-2-1 2.1 (4)水質汚濁評価物質等の濃度の状況」（P. 252）参照）。

降雨条件は、表 5-2-2-2-4 に示すとおりである。

表5-2-2-2-4 予測に使用した降雨条件

時間最大雨量 (mm/h)	26.5
---------------	------

イ 工事の実施

ア) 建設工事（水の濁り）

予測手順等は、「搬入道路の新設及び既設道路の改修」における「建設工事」と同様とした。ただし、予測に用いる沈降特性係数は、廃棄物処理施設実施区域の土砂の係数、 $\alpha = 0.7298$ 、 $\beta = 0.7735$ を用いた。

建設工事においては、仮囲い（面積 22,000m²）をして、流下に沈砂池（幅 5m×長さ 20m）を設置する。なお、集水域（廃棄物処理施設の建設工事の仮囲い面積）及び沈砂池の面積は表 5-2-2-2-5、沈砂池の位置は図 5-2-2-2-1(1/2)（P. 678）に示すとおりである。

表 5-2-2-2-5 集水域及び沈砂池の面積

集水域（廃棄物処理施設の建設工事の仮囲い面積） (m ²)	沈砂池 (m ²)
22,000	100

イ) 建設工事（水の汚れ）

建設工事の作業員の生活排水の一般河川への影響は、下水道への生活排水の接続を前倒しで実施するとしたことから、環境保全対策の実施による定性予測とした。

(5) 予測結果

ア 搬入道路の新設及び既設道路の改修

ア) 建設工事

各予測地点における浮遊物質の予測結果は、表 5-2-2-2-6 に示すとおりである。排水路高圧線下で 710mg/L、長坂埋立地浄化センター放流口下流で 120mg/L、平作川上流で 76mg/L となり、各地点における現地調査の測定値の最大値を下回る。

表 5-2-2-2-6 浮遊物質の予測結果

予測地点	予測値 (mg/L)	測定値の最大値 (mg/L)
排水路高圧線下	710	990
長坂埋立地浄化センター放流口下流	120	150
平作川上流	76	76

イ 工事の実施

ア) 建設工事 (水の濁り)

排水路高圧線下における浮遊物質の予測結果は、表 5-2-2-2-7 に示すとおりである。646mg/L となり、現地調査の測定値の最大値を下回る。

表 5-2-2-2-7 浮遊物質の予測結果

予測地点	予測値 (mg/L)	測定値の最大値 (mg/L)
排水路高圧線下	646	990

イ) 建設工事 (水の汚れ)

建設工事に伴う作業員の生活排水の処理に関しては、以下の環境保全対策を実施する。

- ・作業員の生活排水は、下水道に放流する。

この対策を実施することにより、作業員の生活排水による水の汚れの排水路高圧線下の水質調査地点への影響はないと予測される。

2.2 評価（廃棄物処理施設の建設）

(1) 評価目標

ア 搬入道路の新設及び既設道路の改修

ア) 建設工事

建設工事に伴う浮遊物質量が実施区域周辺の河川に著しい影響を及ぼさないこととした。

イ 工事の実施

ア) 建設工事（水の濁り）

建設工事に伴う浮遊物質量が実施区域周辺の河川に著しい影響を及ぼさないこととした。

イ) 建設工事（水の汚れ）

建設工事に伴う作業員の生活排水による水の汚れが、実施区域周辺の河川に著しい影響を及ぼさないこととした。

(2) 評価結果

ア 搬入道路の新設及び既設道路の改修

ア) 建設工事

○ 環境影響の回避・低減に係る評価

建設工事に伴う浮遊物質量による実施区域周辺の河川への影響を低減するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・濁水対策として、沈砂池を設置する。
- ・工事中に掘削したままの表層を長時間露出しないように、工事区域を区切って施工する。
- ・法面の崩壊と土砂流出防止のため、法面保護などを適宜実施する。

これらの対策を講じることにより、搬入道路の新設及び既設道路の改修に伴う浮遊物質量の環境影響は実行可能な範囲内で低減されている。なお、各予測地点における浮遊物質量の予測結果は、排水路高圧線下で 710mg/L、長坂埋立地浄化センター放流口下流で 120mg/L、平作川上流で 76mg/L となり、各地点における現地調査の測定値の最大値を下回る。

以上より、建設工事に伴う浮遊物質量が実施区域周辺の河川に著しい影響を及ぼすことはなく、評価目標は達成される。

イ 工事の実施

ア) 建設工事（水の濁り）

○ 環境影響の回避・低減に係る評価

建設工事に伴う浮遊物質量による実施区域周辺の河川への影響を低減するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・濁水対策として、沈砂池を設置する。
- ・工事中に掘削したままの表層を長時間露出しないように、工事区域を区切って施工する。
- ・法面の崩壊と土砂流出防止のため、法面保護などを適宜実施する。

これらの対策を講じることにより、建設工事に伴う浮遊物質量の環境影響は実行可能な範囲内で低減されている。なお、排水路高圧線下における浮遊物質量の予測結果は、646mg/L となり、現地調査の測定値の最大値を下回る。

以上より、建設工事に伴う浮遊物質量が実施区域周辺の河川に著しい影響を及ぼすことはなく、評価目標は達成される。

イ) 建設工事（水の汚れ）

○ 環境影響の回避・低減に係る評価

建設工事に伴う作業員の生活排水による水の汚れの実施区域周辺の河川への影響を回避するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・作業員の生活排水は、下水道に放流する。

この対策を講じることにより、作業員の生活排水による水の汚れの環境影響は実行可能な範囲内で回避されている。

以上より、建設工事に伴う作業員の生活排水による水の汚れが実施区域周辺の河川に著しい影響を及ぼすことはなく、評価目標は達成される。

【実施区域付近の地質構造による地下水の挙動について】

実施区域の北東側にある尾根の反対側がケスタ状地形（硬軟互層をなして緩やかに傾斜している構造をもつ地形）の場合、雨水は地下に浸透し、地下水として地層に沿って流れていく可能性があるため、地質構造図に基づき水質への影響の確認を行った。

新設道路西側のトンネル部の地質図を図 5-2-2-2-2 に示す。これによると、確認されたトンネル部付近の地質の全体的な基盤は泥岩であった。地下内部で地下水の流動の大きい砂層は確認されていなかった。

トンネル部付近の地層については地表から地下に向けて、亀裂質泥岩（強風化泥岩）、亀裂質泥岩（風化泥岩）、塊状泥岩（風化泥岩）、塊状泥岩（新鮮泥岩）となっており、地表に近い地層ほど風化が進んだものとなっている。上部の地層である亀裂質泥岩は透水性が高く、下部の地層の塊状泥岩は難透水性となっている。

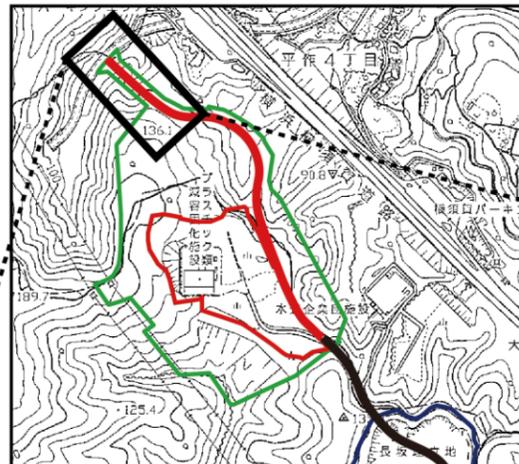
図 5-2-2-2-2 の地質縦断図によると難透水性である塊状泥岩の地層の境界については、北西側のトンネル抗口予定地より約 80m（図中に黄緑色で示す塊状泥岩（風化泥岩）の層が最も高くなっている付近）までは北西に傾斜しており、これより南東側は南東に傾斜している。よって浸透した雨水等についても、難透水性である塊状泥岩の上の透水性の高い亀裂質泥岩の地層を傾斜に沿って流れるものと推測される。

廃棄物焼却施設の事業実施区域は、南東に傾斜した地層の上に位置しており、実施区域の地下の地下水についても南東側に流れるものと推測される。

なお、工事中に発生する生活排水については下水道に放流することとしている。また、廃棄物焼却施設は十分な厚みのコンクリート床面を計画しているため、汚水の地下浸透はない。ごみピット汚水については、ごみピットの底部排水溝に集め、ろ過処理後、焼却炉内へ噴霧し、焼却炉内の熱により汚水を蒸発酸化処理する。よって、事業による汚水が地下浸透し、周辺環境へ影響を与えることはないと考えられる。

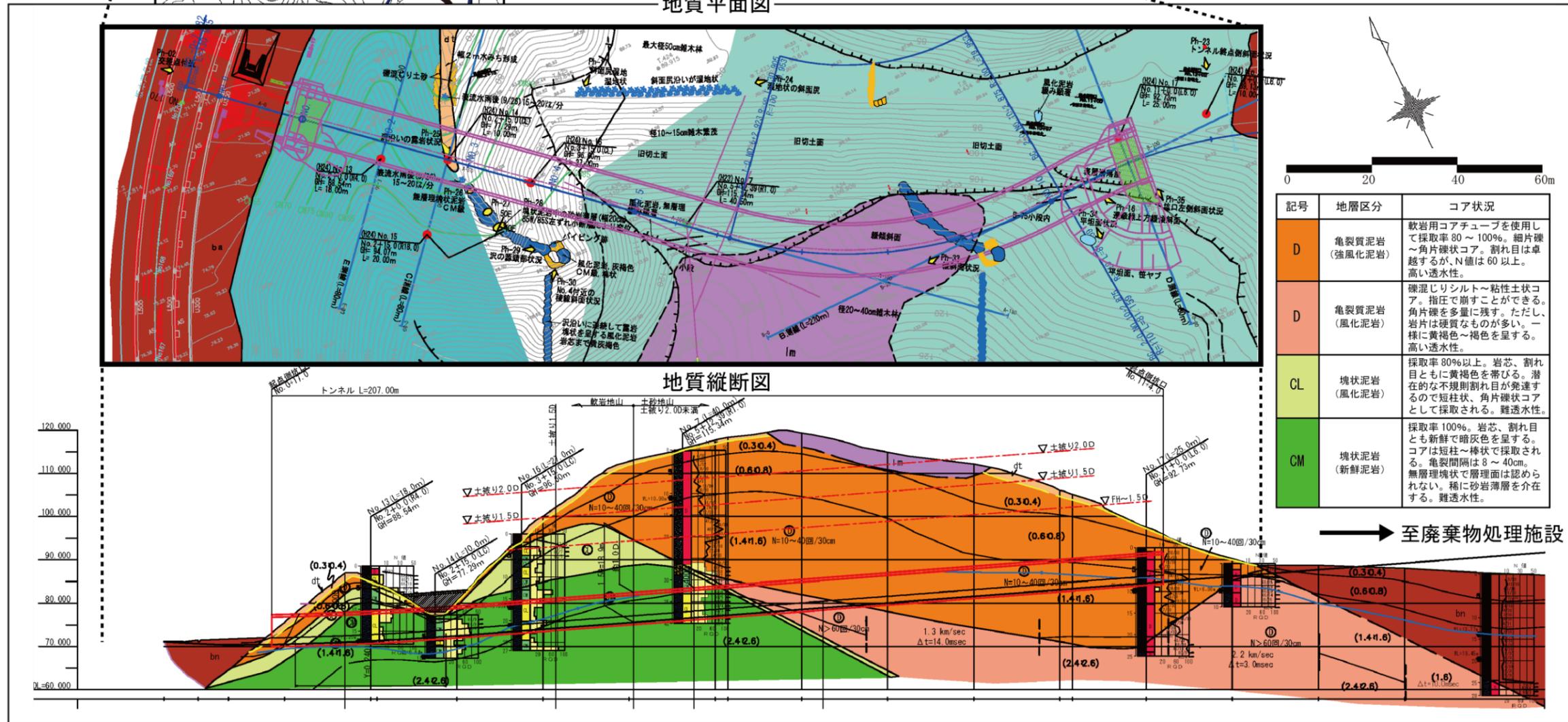
(空白)

- 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
 - : 新設搬入道路
 - : 既設改修道路



地質平面図

地質年代	記号	地質名	特徴
第四紀	bn	盛土堆積物層	起点側(西)に分布する盛土は、坂本産品線建設に伴う掘削残土。終点側(東)に分布する盛土は、横浜橋渡産線建設時の掘削残土からなる。前者は岩塊混じりシルト、後者は風化礫混じり粘性土からなる。
	dt	崖堆積物層	山腹斜面、沢沿いに分布する。風化泥岩の亜角礫を含む微塵り粘性土。
更新世	lm	ローム層	高標高部を覆う火山灰質粘性土。粘土質で砂分を少量含む。粘性・含水比は中位。H23年度調査No. B孔で確認された。
第三紀	Ms2	亀裂質泥岩 (破碎質・泥質)	トンネル中央部から終点側にかけて分布する。新鮮岩でも潜在的な不規則割れ目が発達する。破碎質の層を帯びる層と塊状層が互層をなす。風化が深み、深部までN値<30の硬混じり土砂状を呈する。
	Ms1	塊状泥岩 (塊状・シルト質)	トンネル区間の起点側に分布する(測点No.21より終点側にも分布)。塊状無層のシルト質泥岩であり、極めて稀に砂岩薄層を介する。難透水性。



記号	地層区分	コア状況
D	亀裂質泥岩 (強風化泥岩)	軟岩用コアチューブを使用して採取率80~100%。細片礫~角片礫状コア。割れ目は卓越するが、N値は60以上。高い透水性。
D	亀裂質泥岩 (風化泥岩)	硬混じりシルト~粘性土状コア。指圧で崩すことができる。角片礫を多量に残す。ただし、岩片は硬質なものが多い。一様に黄褐色~褐色を呈する。高い透水性。
CL	塊状泥岩 (風化泥岩)	採取率80%以上。岩芯、割れ目ともに黄褐色を帯びる。潜在的な不規則割れ目が発達するので短柱状、角片礫状コアとして採取される。難透水性。
CM	塊状泥岩 (新鮮泥岩)	採取率100%。岩芯、割れ目とも新鮮で暗灰色を呈する。コアは短柱~棒状で採取される。亀裂間隔は8~40cm。無層塊状で層理面は認められない。稀に砂岩薄層を介する。難透水性。

→ 至廃棄物処理施設

出典：「新ごみ処理施設計画に伴う道路詳細設計及び土質調査業務 設計図面 (トンネル編)」(平成25年3月、横須賀市)

図5-2-2-2 新設道路西側のトンネル部の地質図

(空白)

3 土壌汚染

3.1 予 測（廃棄物処理施設の建設）

(1) 予測事項

廃棄物処理施設の稼働に伴い発生する煙突排ガス由来のダイオキシン類による土壌への影響とした。

(2) 予測範囲

実施区域周辺地域とした。

(3) 予測時点

廃棄物処理施設の稼働が定常状態となる時点とした。

(4) 予測方法

大気汚染の予測結果、土壌汚染の状況等を参照して予測した。

(5) 予測結果

煙突排ガスによるダイオキシン類の実施区域周辺地域への影響は、「別添5-2-2 1.1 (5) 予測結果」(P. 647)で示すとおり、煙突排ガスによるダイオキシン類の最大着地濃度（年平均値）予測結果は $0.000035\text{pg-TEQ/m}^3$ であった。また、環境大気中のダイオキシン類濃度は年平均値で $0.017\sim 0.034\text{pg-TEQ/m}^3$ であり、大気中濃度の環境基準値（年平均値で 0.6pg-TEQ/m^3 ）を下回っていた。

また、実施区域周辺地域における土壌のダイオキシン類の既存資料調査結果は、「別添3-2 1.9 (5) 土壌汚染」(P. 64)に示すとおり $0.16\sim 7.2\text{pg-TEQ/g}$ 、実施区域周辺地域における土壌のダイオキシン類の現地調査結果は、「別添5-2-1 3.1 (2) 土壌汚染の状況」(P. 268)に示すとおり $0.0022\sim 4.9\text{pg-TEQ/g}$ であり、環境基準値（ $1,000\text{pg-TEQ/g}$ ）を下回っていた。

これらのことから、廃棄物処理施設稼働後の実施区域周辺地域における土壌のダイオキシン類濃度は環境基準値を下回ると予測される。

3.1 評価（廃棄物処理施設の建設）

(1) 評価目標

廃棄物処理施設の稼働に伴い発生する煙突排ガス由来のダイオキシン類が、実施区域周辺の生活環境に影響を及ぼさないこととした。

(2) 評価結果

○ 環境影響の回避・低減に係る評価

廃棄物処理施設の稼働に伴い発生する煙突排ガス由来のダイオキシン類による土壌への影響を低減するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・ 最新の焼却炉を採用してごみの完全燃焼を図り、ダイオキシン類の発生抑制に努める。
- ・ 排ガスを急速に減温することによりダイオキシン類の発生を防止するとともに、高効率の集じん設備により排ガス中のばいじんを除去し、ダイオキシン類の排出を低減する。

これらの対策を講じることにより、予測結果における廃棄物処理施設の稼働に伴い発生する煙突排ガスによる土壌への環境影響も小さいことから、廃棄物処理施設の稼働に伴う環境影響は、実行可能な範囲内で低減されている。

○ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価

実施区域周辺地域における土壌のダイオキシン類濃度は0.0022～10pg-TEQ/gであり、また、廃棄物処理施設の稼働に伴い発生する煙突排ガスによるダイオキシン類の最大着地濃度（年平均値）予測結果は0.000035pg-TEQ/m³であることから、「ダイオキシン類対策特別措置法」（平成11年、法律第105号）に係る環境基準との整合性は図られている。

以上より、廃棄物処理施設の稼働に伴い発生する煙突排ガス由来のダイオキシン類による土壌への環境影響は小さいことから、実施区域周辺の生活環境に著しい影響を及ぼすことはなく、評価目標は達成される。

4 騒音・低周波音

4.1 予 測（廃棄物処理施設の建設）

(1) 予測事項

ア 搬入道路の新設及び既設道路の改修

ア) 建設機械の稼働

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音が周囲に及ぼす影響とした。

イ) 資材運搬車両等の走行

資材運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音が周囲に及ぼす影響とした。

イ 工事の実施

ア) 建設機械の稼働

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音が周囲に及ぼす影響とした。

イ) 資材運搬車両等の走行

資材運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音が周囲に及ぼす影響とした。

ウ 土地又は工作物の存在及び供用

ア) 廃棄物処理施設の稼働

廃棄物処理施設の稼働に伴う工場騒音、低周波音が周囲に及ぼす影響とした。

イ) 関係車両の走行

関係車両の走行に伴う道路交通騒音が周囲に及ぼす影響とした。

(2) 予測範囲及び地点

ア 搬入道路の新設及び既設道路の改修

ア) 建設機械の稼働

予測範囲は、実施区域周辺における民家を含む範囲とした。

予測地点は、原則として実施区域の敷地境界とし、建設作業騒音レベルが最も大きくなる地点及び「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. 281)に示す環境騒音現地調査地点とした。

イ) 資材運搬車両等の走行

予測地点は、「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. 281)に示す資材運搬車両等の主要な走行ルート上における道路交通騒音現地調査と同様の5地点とした。

イ 工事の実施

ア) 建設機械の稼働

予測範囲は、実施区域周辺における民家を含む範囲とする。

予測地点は、原則として実施区域の敷地境界とし、建設作業騒音レベルが最も大きくなる地点及び「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. 281)に示す環境騒音現地調査地点とした。

イ) 資材運搬車両等の走行

予測地点は、「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. 281)に示す資材運搬車両等の主要な走行ルート上における道路交通騒音現地調査と同様の5地点とした。

ウ 土地又は工作物の存在及び供用

ア) 廃棄物処理施設の稼働

騒音及び低周波音の予測範囲は、実施区域周辺における民家を含む範囲とした。

予測地点は、原則として実施区域の敷地境界とし、工場騒音レベルが最も大きくなる地点及び「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. 281)に示す環境騒音現地調査地点とした。

イ) 関係車両の走行

予測地点は、「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. 281)に示す関係車両の主要な走行ルート上における道路交通騒音現地調査と同様の5地点とした。

(3) 予測時点

ア 搬入道路の新設及び既設道路の改修

ア) 建設機械の稼働

建設機械の稼働による影響が最大となる工事開始後 10～21 か月目とした。

イ) 資材運搬車両等の走行

資材運搬車両等の走行による影響が最大となる平作においては工事開始後 21 か月目、その他の4地点については工事開始後 10 か月目とした。

イ 工事の実施

ア) 建設機械の稼働

建設機械の稼働による影響が最大となる工事開始後 36～40 か月目とした。

イ) 資材運搬車両等の走行

資材運搬車両等の走行による影響が最大となる工事開始後 44～47 か月目とした。

ウ 土地又は工作物の存在及び供用

ア) 廃棄物処理施設の稼働

騒音及び低周波音とも、施設の稼働が定常の状態となる時点とした。

イ) 関係車両の走行

施設の稼働が定常の状態となる第 1 段階（既設道路の改修完了前）及び第 2 段階（既設道路の改修完了後）の 2 時点とした。

(4) 予測方法

ア 搬入道路の新設及び既設道路の改修

ア) 建設機械の稼働

a 予測手順

建設機械の稼働による騒音の影響予測は、建設機械の配置、騒音レベル等を設定し、社団法人日本音響学会が発表している予測モデル（ASJ CN-Model 2007）に準拠し、騒音レベルを予測した。予測手順は図 5-2-2-4-1 に示すとおりである。

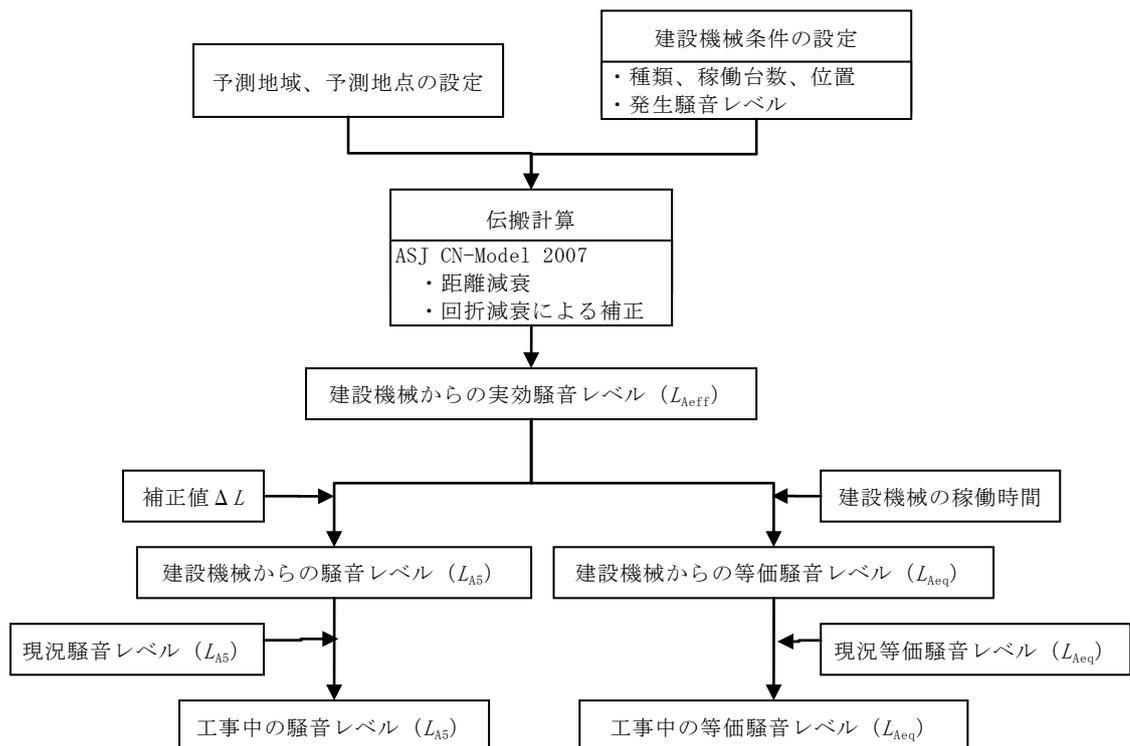


図 5-2-2-4-1 予測手順（建設機械の稼働に伴う建設作業騒音レベル）

b 予測式

a) 騒音伝搬計算

騒音の伝搬計算式は次のとおりとした。なお、予測高さは、地上 1.2m とした。

$$L_{A,X1} = L_{A,emission} - 8 - 20 \log_{10} r + \Delta L_{dif} + \Delta L_{gmd} + \Delta L_{air}$$

[記号]

$L_{A,X1}$: 予測地点における騒音レベル (L_A)、実効騒音レベル (L_{Aeff})、騒音暴露レベル (L_{AE}) (デシベル)

$L_{A,emission}$: 音源の A 特性音響パワーレベル (L_{WA})、A 特性実効音響パワーレベル (L_{WAeff})、A 特性音響エネルギーレベル (L_{JA}) (デシベル)

r : 音源から予測地点までの距離 (m)

ΔL_{dif} : 回折に伴う減衰に関する補正量 (デシベル)

ΔL_{grnd} : 地表面の影響に関する補正量 (デシベル)

地面を剛と見なして、 $\Delta L_{grnd} = 0$ とした。

ΔL_{air} : 空気の音響吸収の影響に関する補正量 (デシベル)

伝搬距離が短いため、 $\Delta L_{air} = 0$ とした。

b) 等価騒音レベルの計算

時間変動特性が異なる複数の建設機械による予測地点における等価騒音レベル $L_{Aeq,T,ma}$ は、評価時間を T (s) として次式によって計算する。なお、複数の建設機械が稼働する条件における L_{A5} 等を算出するための等価騒音レベルの算出にあたっては、評価時間中、全建設機械の騒音源は継続している (評価時間と各騒音源の継続時間等が等しい) ものとした。また、昼間 (6~22 時) の等価騒音レベルの算出にあたっては、建設機械の稼働時間を考慮した。

$$L_{Aeq,T,ma} = 10 \log_{10} \frac{1}{T} \left(\sum_i T_i \cdot 10^{L_{A,i}/10} + \sum_j T_j \cdot 10^{L_{Aeff,j}/10} + \sum_k N_k \cdot 10^{L_{AE,k}/10} + \sum_l T_l \cdot 10^{L_{Aeff,l}/10} \right)$$

[記号]

T : 評価時間 (s)

T_i : 定常騒音を発生する騒音源の継続時間 (s)

T_j : 変動騒音を発生する騒音源の継続時間 (s)

N_k : 単発性の間欠騒音又は衝撃騒音を発生する騒音源の騒音発生回数

T_l : 間欠騒音又は衝撃騒音を連続して発生する騒音源の継続時間 (s)

$L_{A,i}$: i 番目の建設機械による予測地点における騒音レベル (定常騒音) (デシベル)

$L_{Aeff,j}$: j 番目の建設機械による予測地点における実効騒音レベル(変動騒音)
(デシベル)

$L_{AE,k}$: k 番目の建設機械による予測地点における単発騒音暴露レベル
(単発性の間欠・衝撃騒音) (デシベル)

$L_{Aeff,l}$: l 番目の建設機械による予測地点における実効騒音レベル
間欠・衝撃騒音) (デシベル)

上記の建設機械による等価騒音レベル $L_{Aeq,T,ma}$ と資材運搬車両等による等価騒音レベル $L_{Aeq,T,ve}$ から総合的な等価騒音レベル $L_{Aeq,T,total}$ を次式で計算する。なお、今回の予測においては、資材運搬車両等も固定位置で作業するものと想定していることから、全ての騒音源を建設機械として配置した。したがって、 $L_{Aeq,T,ve}$ の計算は行っていない。

$$L_{Aeq,T,total} = 10 \log_{10} \left(10^{L_{Aeq,T,ma}/10} + 10^{L_{Aeq,T,ve}/10} \right)$$

[記号]

$L_{Aeq,T,total}$: 総合的な等価騒音レベル(デシベル)

$L_{Aeq,T,ma}$: 建設機械による等価騒音レベル(デシベル)

$L_{Aeq,T,ve}$: 資材運搬車両等による等価騒音レベル(デシベル)

c) L_{A5} 等の計算

複数の建設機械が稼働する条件における L_{A5} 等を予測する場合には、予測地点における等価騒音レベルの計算値に、補正值 ΔL を加えることにより行った。

本予測では、伝搬計算により予測地点における等価騒音レベルを求め、予測地点への騒音の寄与が最も高い機械の補正值 ΔL を加えることにより、予測地点における建設機械の L_{A5} 等を予測した。各建設機械の補正值 ΔL は、ASJ CN-Model 2007 の騒音源データの $L_{A5,10m}$ 、 $L_{Aeff,10m}$ より算出した。

d) トンネル坑内における伝搬の計算

建設機械が未開通のトンネル坑内で作業している場合、作業位置から坑口に到達する建設機械のA特性音響エネルギーレベルは次式で計算する。なお、坑内における減衰に関する補正量(デシベル)は次式で計算する。

$$L_{JA,portal} = L_{JA,face} + \Delta L_m$$

$$\Delta L_m = 10 \log_{10} \left(1 - \frac{ax}{\sqrt{h^2 + (ax)^2}} \right)$$

[記号]

- $L_{JA,face}$: A 特性音響エネルギーレベル (デシベル)
 $L_{JA,portal}$: 坑口における A 特性音響エネルギーレベル (デシベル)
 ΔL_{tm} : 坑内における減衰に関する補正量 (デシベル)
 h : 半円形トンネルの半径 (m)
 x : 作業位置と坑口までの坑内距離 (m)
 a : トンネル内の吸音に関するパラメータ ($a=0.2$ とした)

上式によりトンネル坑口部の断面中央位置に仮想点音源を設定し、その音響エネルギーレベルは坑口に到達する A 特性音響エネルギーレベル $L_{JA,portal}$ に等しいとした。

稼働する条件における L_{A5} 等を予測する場合には、予測地点における等価騒音レベルの計算値に、補正值 ΔL を加えることにより行った。

本予測では、伝搬計算により予測地点における等価騒音レベルを求め、予測地点への騒音の寄与が最も高い機械の補正值 ΔL を加えることにより、予測地点における建設機械の L_{A5} 等を予測した。各建設機械の補正值 ΔL は、ASJ CN-Model 2007 の騒音源データの $L_{A5,10m}$ 、 $L_{Aeff,10m}$ より算出した。

c 予測条件

a) 建設機械の種類及び台数等

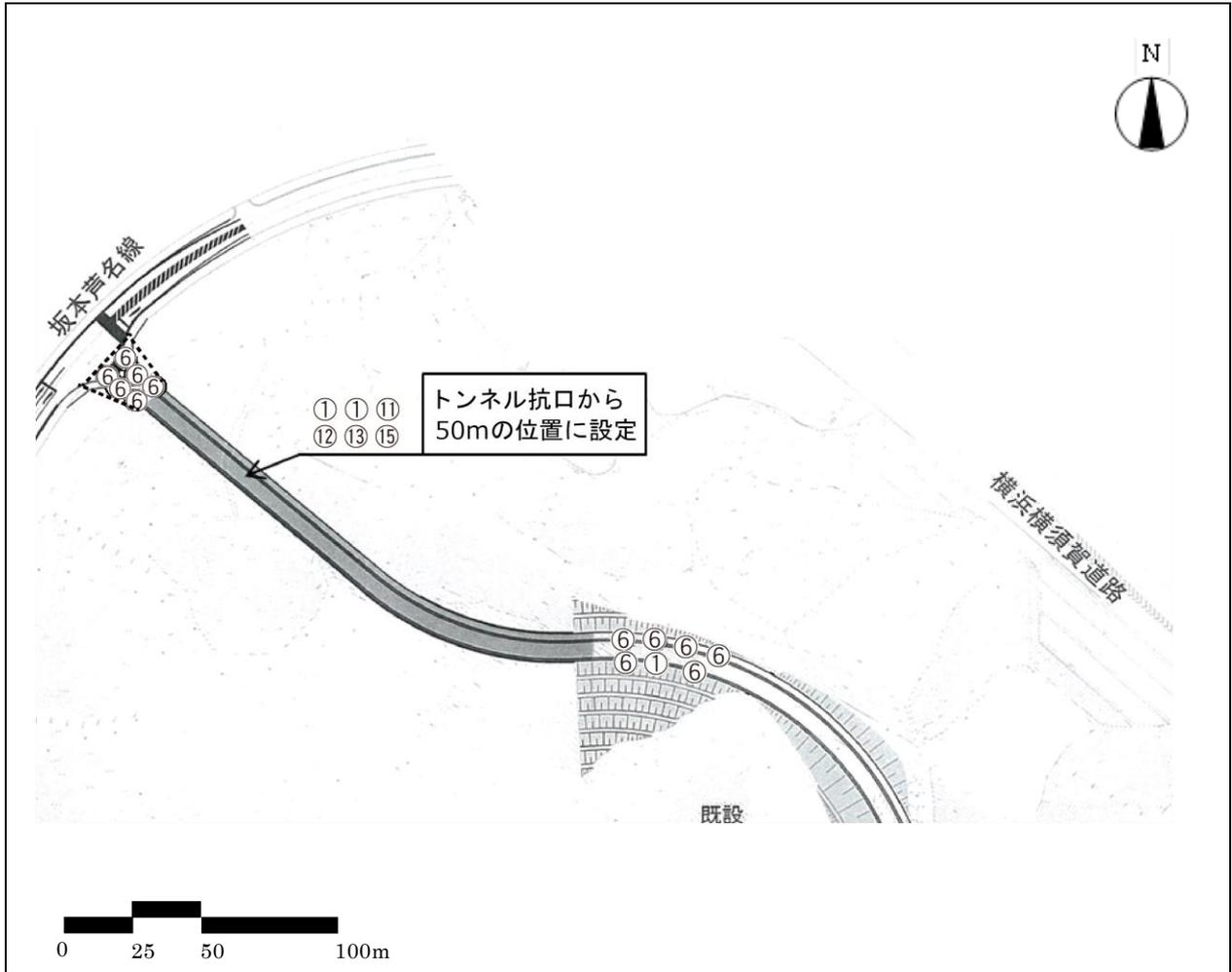
工事開始後 10～21 か月目に稼働する建設機械の種類及び台数等は、「別添 5-2-1 4.1 (5) 対象事業の計画の状況」(P. 285)に示すとおりとした。

b) 建設機械の稼働状況及び音源位置

建設機械の稼働状況及び音源位置は、「別添 5-2-1 4.1 (5) 対象事業の計画の状況」(P. 285)及び図 5-2-2-4-2 に示すとおりである。

予測に際しては、すべての建設機械が同時に稼働した場合を想定した。

なお、トンネル坑口から北側の事業敷地境界までの間に防音シート ($h=3.0m$) を設置することとした。



凡例

①バックホウ	⑫コンクリート吹き付け機 防音シート h=3.0m
⑥ダンプトラック	⑬ドリルジャンボ	
⑪ホイールローダー	⑮大型ブレーカー	

図 5-2-2-4-2 建設機械の音源位置 (搬入道路の新設)

イ) 資材運搬車両等の走行

a 予測手順

資材運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音レベルの予測手順は、図 5-2-2-4-3 に示すとおりである。

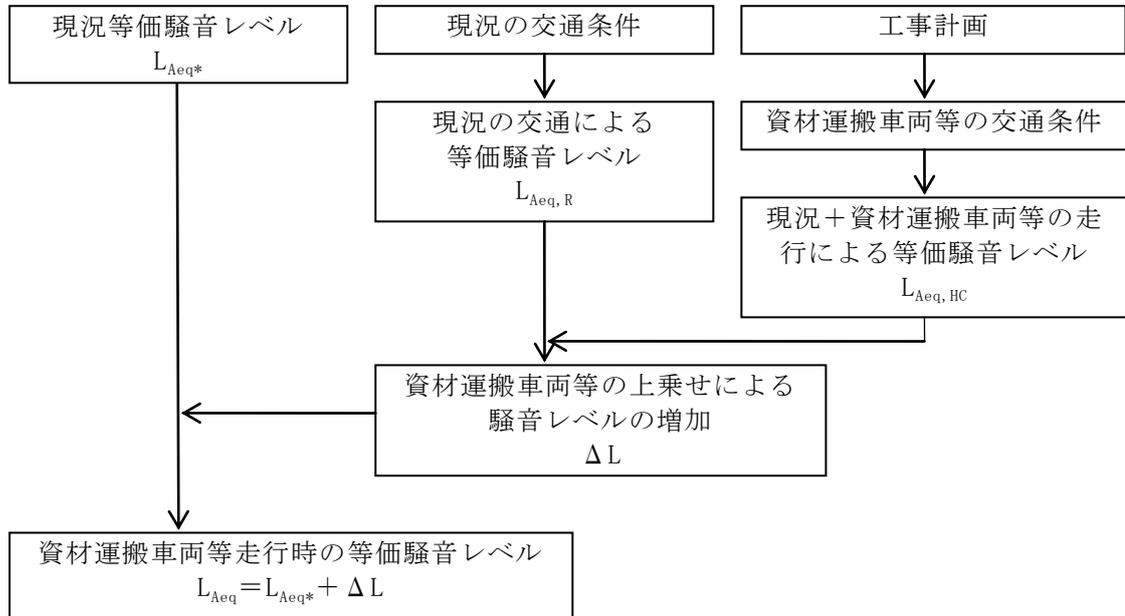


図 5-2-2-4-3 予測手順（資材運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音レベル）

b 予測式

現況の交通量による等価騒音レベル $L_{Aeq,R}$ 及び現況+資材運搬車両等の走行による等価騒音レベル $L_{Aeq,HC}$ の予測は「ASJ RTN-Model 2008」(平成 21 年、日本音響学会)に基づき、次式を用いて行った。

$$L_{Aeq,T} = L_{AE} + 10 \log_{10} \frac{N_T}{T}$$

$$L_{AE} = 10 \log_{10} \left(\frac{1}{T_0} \sum_i 10^{L_{A,i}/10} \cdot \Delta t_i \right)$$

$$L_{A,i} = L_{WA,i} - 8 - 20 \log_{10} r_i + \Delta L_{cor,i}$$

$$\Delta L_{cor} = \Delta L_{dif} + \Delta L_{gmd} + \Delta L_{air}$$

[記号]

- $L_{Aeq,T}$: 等価騒音レベル (デシベル)
- L_{AE} : 単発騒音暴露レベル (デシベル)
- $L_{A,i}$: i 番目の音源位置に対して予測地点で観測される騒音レベル (デシベル)
- $\Delta L_{cor,i}$: i 番目の音源位置から予測地点に至る音の伝搬に影響を与える各種の減衰要素に関する補正量 (デシベル)
- N : 交通量 (台/時)
- T : 1時間 (=3600秒)
- T_0 : 基準時間 (=1秒)
- Δt_i : 音源が i 番目の区間に存在する時間 (秒)
- $L_{WA,i}$: i 番目の音源位置における自動車走行騒音のパワーレベル (デシベル)
- 非定常走行 : 大型車類 ; $L_{WA} = 88.8 + 10 \log_{10} V$
 小型車類 ; $L_{WA} = 82.3 + 10 \log_{10} V$
 二輪車 ; $L_{WA} = 85.2 + 10 \log_{10} V$
- r_i : i 番目の音源位置から予測地点までの直達距離 (m)
- V : 走行速度 (km/時)
- ΔL_{dif} : 回折による減衰に関する補正量 (デシベル)
 平面道路で回折点がないことから、 $\Delta L_{dif} = 0$ とした。
- ΔL_{gmd} : 地表面効果による減衰に関する補正量 (デシベル)
 地表面がアスファルト舗装であることから、 $\Delta L_{gmd} = 0$ とした。
- ΔL_{air} : 空気の音響吸収による減衰に関する補正量 (デシベル)
 $\Delta L_{air} = 0$ とした。

c 予測条件

a) 交通条件

i 現況交通量

現況交通量は「別添 5-2-1 4.1 (3)騒音及び低周波音の発生源の状況」(P.274)に示すとおりである。

ただし、平作(市道坂本芦名線)については、都市計画道路久里浜田浦線開通後の計画交通量とした。

ii 資材運搬車両等交通量

資材運搬車両等交通量は、「別添 5-2-1 4.1 (5)対象事業の計画の状況」(P.286)に示すとおりである。

iii 走行速度

走行速度は、制限速度に設定した。調査地点の制限速度は、表 5-2-2-4-1 に示すとおりである。

表 5-2-2-4-1 走行速度

予測地点	路線名	走行速度
平作	市道坂本芦名線	40km/h
大矢部	都市計画道路 久里浜田浦線	50km/h
山科台	市道 7027 号線	40km/h
武	県道 26 号 (横須賀三崎)	40km/h
芦名	国道 134 号	40km/h

b) 道路条件等

道路条件は「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)に示すとおりである。音源位置は上下車線の各中央路面高さ 0m とした。

イ 工事の実施

ア) 建設機械の稼働

a 予測手順

「搬入道路の新設及び既設道路の改修」における「建設機械の稼働」と同様とした。

b 予測式

「搬入道路の新設及び既設道路の改修」における「建設機械の稼働」と同様とした。

c 予測条件

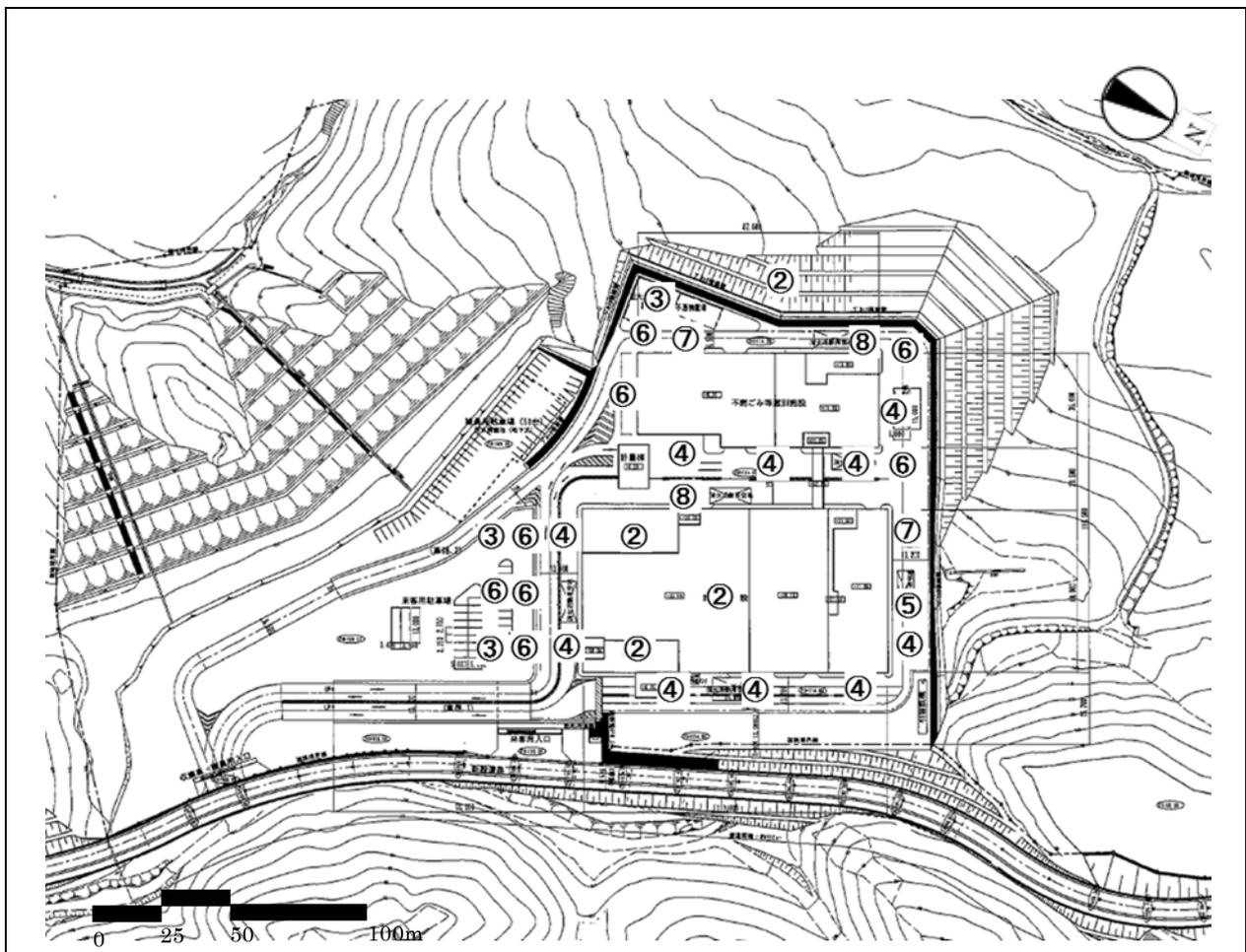
a) 建設機械の種類及び台数等

工事開始後 36～40 か月目に稼働する建設機械の種類及び台数等は、「別添 5-2-1 4.1 (5)対象事業の計画の状況」(P. 287)に示すとおりとした。

b) 建設機械の稼働状況及び音源位置

建設機械の稼働状況及び音源位置は、「別添 5-2-1 4.1 (5)対象事業の計画の状況」(P. 287)及び図 5-2-2-4-4 に示すとおりである。

予測に際してはすべての建設機械が同時に稼働した場合を想定した。



凡例

- | | | |
|--------------|-------------|-----------|
| ②バックホウ | ⑤コンクリートポンプ車 | ⑧ラフタークレーン |
| ③ブルドーザー | ⑥ダンプトラック | |
| ④コンクリートミキサー車 | ⑦クローラークレーン | |

図 5-2-2-4-4 建設機械の音源位置 (廃棄物処理施設の建設)

イ) 資材運搬車両等の走行

a 予測手順

「搬入道路の新設及び既設道路の改修」における「資材運搬車両等の走行」と同様とした。

b 予測式

「搬入道路の新設及び既設道路の改修」における「資材運搬車両等の走行」と同様とした。

c 予測条件

a) 交通条件

i 現況交通量

現況交通量は「別添 5-2-1 4.1 (3)騒音及び低周波音の発生源の状況」(P. 274)に示すとおりである。

ただし、平作(市道坂本芦名線)については、都市計画道路久里浜田浦線開通後の計画交通量とした。

ii 資材運搬車両等交通量

資材運搬車両等交通量は、「別添 5-2-1 4.1 (5)対象事業の計画の状況」(P. 288)に示すとおりである。

iii 走行速度

走行速度は、「搬入道路の新設及び既設道路の改修」における「資材運搬車両等の走行」に示すとおりである。

b) 道路条件等

道路条件は「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)に示すとおりである。音源位置は上下車線の各中央路面高さ 0m とした。

ウ 土地又は工作物の存在及び供用

ア) 廃棄物処理施設の稼働

a 工場騒音

a) 予測手順

施設の稼働に伴う工場騒音レベルの予測手順は、図 5-2-2-4-5 に示すとおりである。

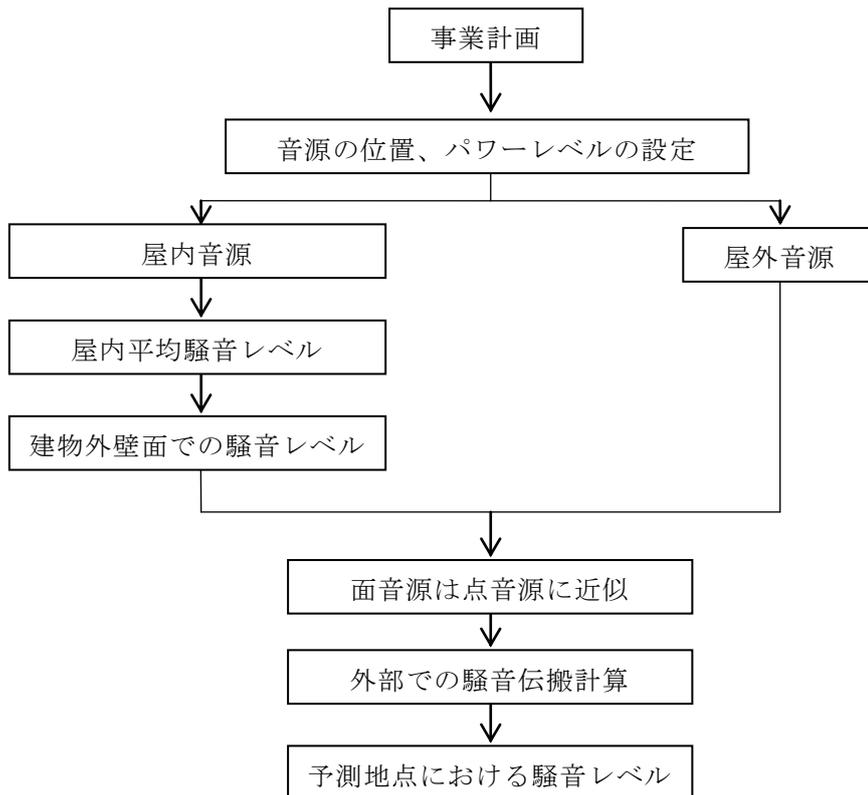


図 5-2-2-4-5 予測手順（廃棄物処理施設の稼働に伴う工場騒音レベル）

b) 予測式

予測は、建物内での騒音伝搬式、屋外での騒音伝搬式により、予測地点における騒音レベルを算出することによって行った。なお、予測高さは、地上 1.2m とした。

i 室内平均騒音レベルの算出

$$L_r = PWL + 10 \cdot \log_{10} \left(\frac{Q}{4\pi r^2} + \frac{4}{R} \right)$$

[記号]

L_r : 室内の騒音レベル (デシベル)
 PWL : 機器のパワーレベル (デシベル)
 Q : 方向係数 ($Q=2$)
 r : 音源からの距離 (m)
 R : 室定数 (m^2)

$$R = \frac{S\bar{\alpha}}{1-\bar{\alpha}}$$

[記号]

S : 室内表面積 (m^2)
 $\bar{\alpha}$: 平均吸音率 (-)

ii 壁面外部近傍における騒音レベルの算出

$$L_o = L_r - TL - 6$$

[記号]

L_o : 壁面外部近傍の騒音レベル (デシベル)
 TL : 透過損失 (デシベル)

iii 面音源の仮想点音源への分割

設備機器が室内等に設置される場合には外壁面等を面音源とみなし、この面音源を細分割し、各分割面の中央に仮想点音源を設定する。仮想点音源のパワーレベルは以下の式により算出した。

$$PWL_i = L_o + 10 \cdot \log_{10} S$$

[記号]

PWL_i : 仮想点音源のパワーレベル (デシベル)
 L_o : 壁面外部近傍の騒音レベル (デシベル)
 S : 分割面の面積 (m^2)

iv 点音源の予測地点での騒音レベルの算出

点音源の予測地点での騒音レベルは、以下の式により算出した。

$$SPL(r) = PWL - 20 \cdot \log_{10} r - 8 - A_D$$

[記号]

$SPL(r)$: 距離 r m離れた予測地点の騒音レベル (デシベル)
 PWL : 音源のパワーレベル (デシベル)
 A_D : 回折による減衰量 (デシベル)

v 各音源からの騒音レベルの合成

各音源（点音源、分割壁）から到達する騒音レベルを次式によりレベル合成し、予測値を算出した。

$$SPL = 10 \cdot \log_{10} \left(\sum_{i=1}^n 10^{SPL_i/10} \right)$$

[記号]

SPL : 予測地点における騒音レベル (デシベル)

SPL_i : 各音源からの騒音レベル (デシベル)

n : 音源の数

c) 予測条件

i 設備機器の配置

騒音発生機器の配置は、「別添 5-2-1 4.1 (5) 対象事業の計画の状況」(P. 290) に示すとおりである。

ii 設備機器類の騒音レベル

騒音発生機器の騒音レベルは、「別添 5-2-1 4.1 (5) 対象事業の計画の状況」(P. 288) に示すとおりである。

iii 壁等の吸音率及び透過損失

焼却施設の壁面は、基本的にコンクリート (150mm) とし、吸音対策用としてグラスウールを使用する計画である。

不燃ごみ等選別施設は、基本的にコンクリート (150mm)、ALC (100mm) とし、吸音対策用としてグラスウールを使用する計画である。

設定した吸音率及び透過損失は、表 5-2-2-4-2 に示すとおりである。

表 5-2-2-4-2 吸音率及び透過損失

[吸音率]

材 料	オクターブバンド中心周波数 (Hz)							
	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
グラスウール (50mm)	0.20	0.20	0.65	0.90	0.85	0.80	0.85	0.85
コンクリート	0.01	0.01	0.01	0.02	0.02	0.02	0.03	0.03
ALC	0.06	0.06	0.05	0.07	0.08	0.09	0.12	0.12

[透過損失]

(単位: デシベル)

材 料	オクターブバンド中心周波数 (Hz)							
	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
コンクリート (150mm)	37	43	46	50	56	62	65	65
ALC (100mm)	24	30	31	28	35	44	46	46

出典: 「建築の音環境設計<新訂版>」(平成9年、彰国社)

b 低周波音

a) 予測手順

施設の稼働に伴う低周波音の音圧レベルの予測手法は、現地調査結果と類似施設における測定結果の参照と低周波音対策の内容を検討する方法とした。

b) 予測条件

類似施設として、現有焼却施設である南処理工場を選定した。本施設と類似施設（南処理工場）の比較は、表 5-2-2-4-3 に示すとおりである。

南処理工場の敷地境界における低周波音測定地点は、図 5-2-2-4-6 に示すとおり、敷地境界の 2 地点である。類似施設における低周波音測定結果は、表 5-2-2-4-4 に示すとおりである。

表 5-2-2-4-3 本施設と類似施設（南処理工場）の比較

項目	本施設	類似施設 (南処理工場)
規模	焼却炉：120t/日×3炉 処理方式：ストーカ式	焼却炉：200t/日×3炉 処理方式：ストーカ式
建物構造・ 建築面積等	鉄骨鉄筋コンクリート造り 煙突：高さ59m 建築面積：約8,600m ² （工場棟） 敷地面積：約36,000m ²	鉄骨鉄筋コンクリート造り 煙突：高さ170m 建築面積：約17,700 m ² （工場棟） 敷地面積：約30,424 m ² 設置年月：昭和58年9月

表 5-2-2-4-4 南処理工場敷地境界付近低周波音現地調査結果

(単位：デシベル)

調査地点	G 特性音圧レベル
南処理工場敷地境界付近①	81
南処理工場敷地境界付近②	74

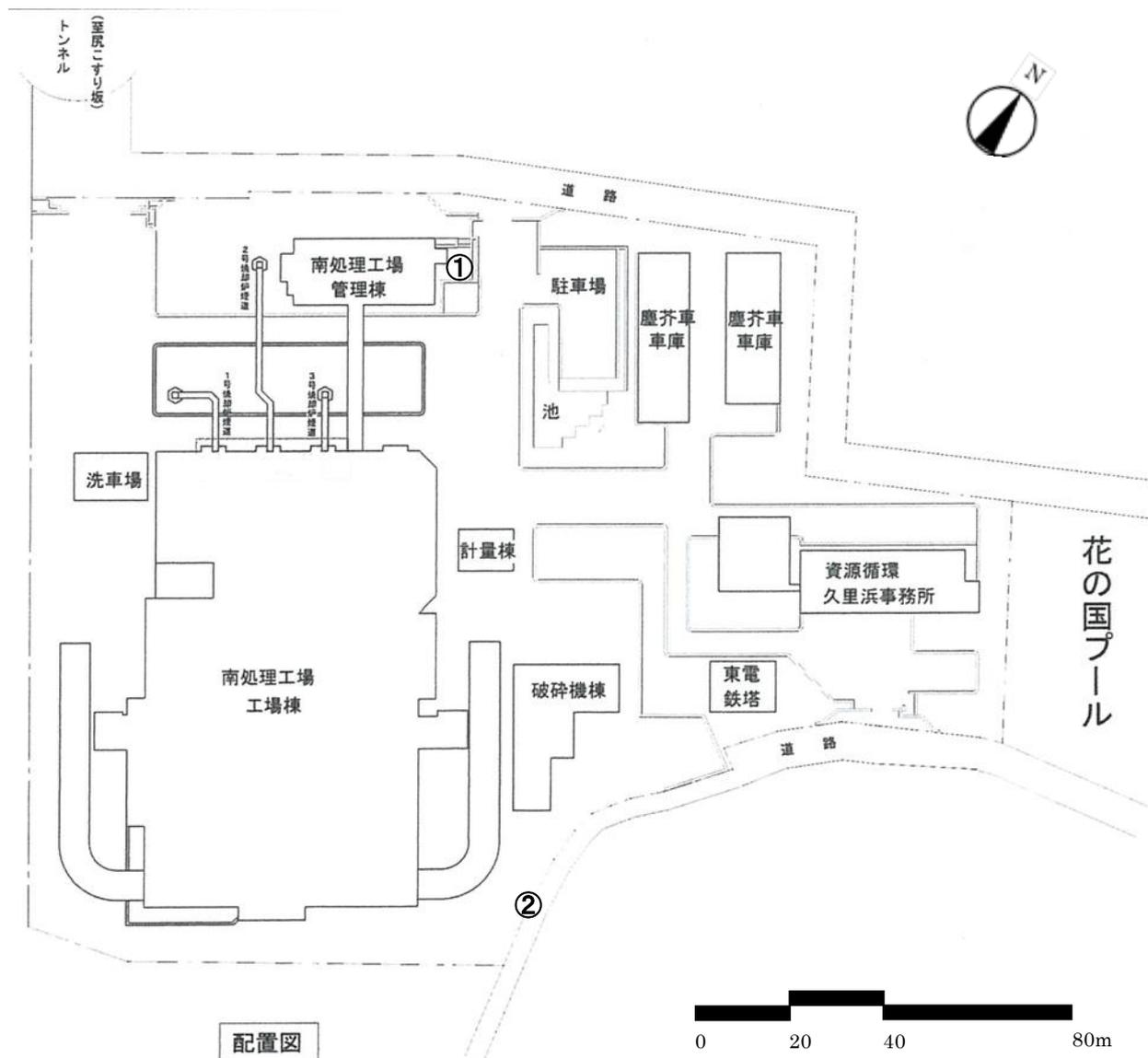


図 5-2-2-4-6 南処理工場の敷地境界における低周波音測定地点

イ) 関係車両の走行

a 予測手順

「搬入道路の新設及び既設道路の改修」における「資材運搬車両等の走行」と同様とした。

b 予測式

「搬入道路の新設及び既設道路の改修」における「資材運搬車両等の走行」と同様とした。

c 予測条件

a) 交通条件

i 現況交通量

現況交通量は「別添 5-2-1 4.1 (3)騒音及び低周波音の発生源の状況」(P. 274)に示すとおりである。

ただし、平作(市道坂本芦名線)については、都市計画道路久里浜田浦線開通後の計画交通量とした。

ii 関係車両交通量

関係車両交通量は、「別添 5-2-1 4.1 (5)対象事業の計画の状況」(P. 294)に示すとおりである。

iii 走行速度

走行速度は、「搬入道路の新設及び既設道路の改修」における「資材運搬車両等の走行」に示すとおりである。

b) 道路条件等

道路条件は、「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)に示すとおりである。音源位置は上下車線の各中央路面高さ 0m とした。

(5) 予測結果

ア 搬入道路の新設及び既設道路の改修

ア) 建設機械の稼働

工事開始後 10～21 か月目における建設機械の稼働に伴う建設作業騒音レベルは、表 5-2-2-4-5、表 5-2-2-4-6 及び図 5-2-2-4-7 に示すとおりである。

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音レベル L_{A5} の最大値は、79 デシベルであった。また、平作地内の建設作業による昼間の等価騒音レベル L_{Aeq} は 48 デシベルであり、現況の等価騒音レベルと合成すると 50 デシベルとなり 4 デシベル増加する。

なお、環境保全対策として、図 5-2-2-4-2 (P. 699) の破線で示す位置に防音シートを設置することとしている。

また、等価騒音レベル L_{Aeq} から L_{A5} への推定を行う補正值 ΔL は大型ブレーカーの値+4 デシベルとした。

表 5-2-2-4-5 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音レベル L_{A5} の予測結果

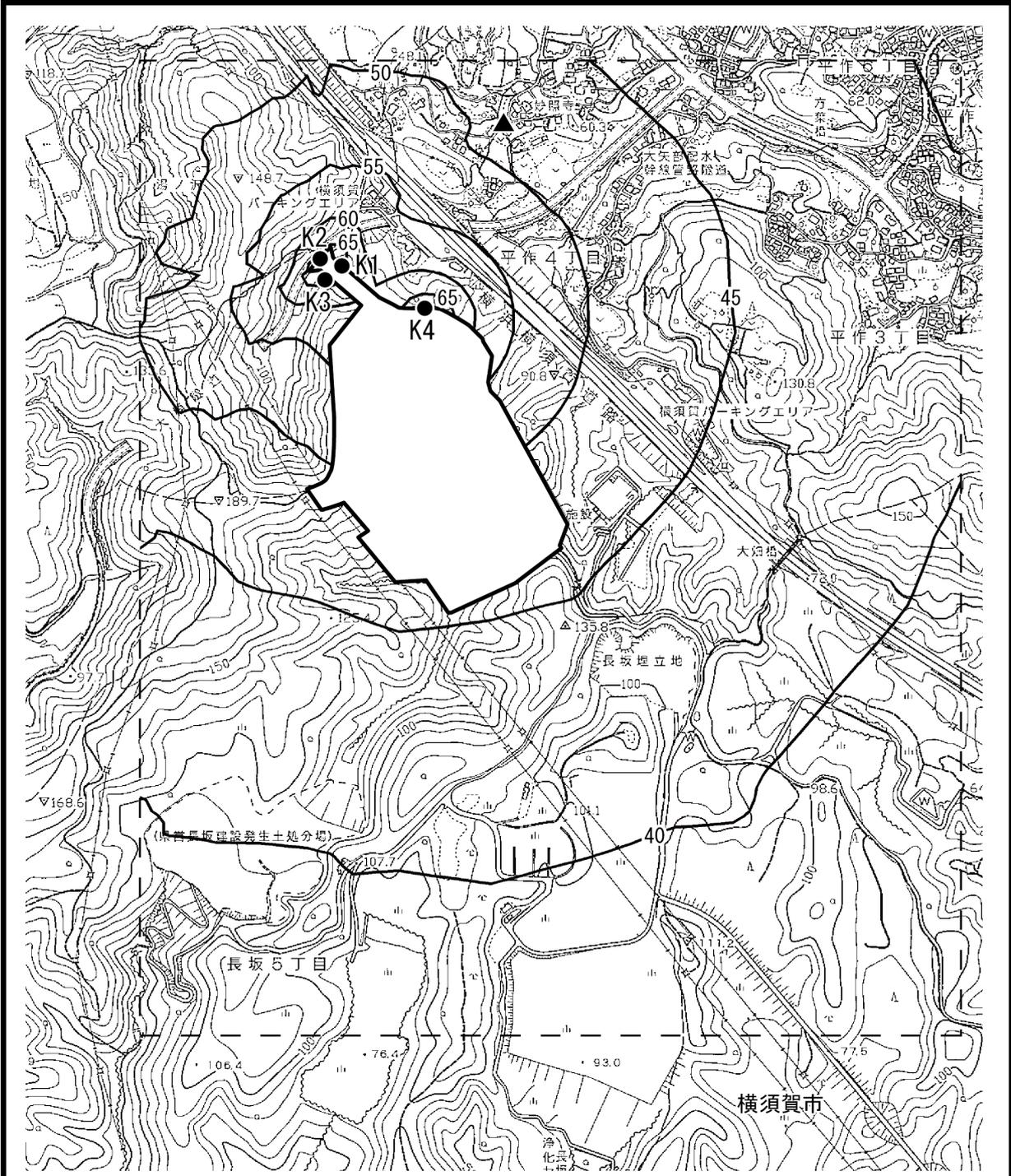
(単位：デシベル)

予測地点	予測値	規制基準値
K1	79	85
K2	70	85
K3	79	85
K4	78	85

表 5-2-2-4-6 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音レベル L_{Aeq} の予測結果

(単位：デシベル)

予測地点	現況測定値	予測値	合成値	増加分	環境基準値
平作地内	46	48	50	4	55



凡例

単位 (デシベル)



実施区域



予測地点 (敷地境界)



予測地点 (現地調査地点：平作地内)



図 5-2-2-4-7

建設機械の稼働に伴う建設作業
騒音レベル (搬入道路の新設)

イ) 資材運搬車両等の走行

工事開始後10か月目及び21か月目における資材運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音レベルは、表5-2-2-4-7に示すとおりである。

資材運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音レベルは、道路端において61～71デシベルであり、現状ですでに環境基準値を上回っている地点がみられるが、資材運搬車両等の走行による増加分は1デシベル未満であった。

表 5-2-2-4-7 資材運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音レベルの予測結果

(単位：デシベル)

予測地点	時間区分	等価騒音レベル			
		現況 ①	ΔL ②	予測結果 ①+②	環境基準値
平作	昼間	69(注3)	0.0	69	65
大矢部	昼間	61	0.0	61	70
山科台	昼間	61	0.2	61	65
武	昼間	70	0.1	70	70
芦名	昼間	71	0.1	71	70

注) 1. 時間区分は、昼間が6時～22時。

2. ΔLは資材運搬車両等の走行による増加分である。

3. 平作地点については、現状で都市計画道路久里浜田浦線が未開通であり、開通後の騒音レベルの現況値は計画交通量をもとに予測した値である。

イ 工事の実施

ア) 建設機械の稼働

工事開始後 36～40 か月目における建設機械の稼働に伴う建設作業騒音レベルは、表 5-2-2-4-8、表 5-2-2-4-9 及び図 5-2-2-4-8 に示すとおりである。

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音レベル L_{A5} の最大値は、82 デシベルであった。

また、平作地内の建設作業による昼間の等価騒音レベル L_{Aeq} は 50 デシベルであり、現況の等価騒音レベルと合成すると 51 デシベルとなり 5 デシベル増加する。

なお、等価騒音レベル L_{Aeq} から L_{A5} への推定を行う補正值 ΔL はラフタークレーンの値+9 デシベルとした。

表 5-2-2-4-8 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音レベル L_{A5} の予測結果

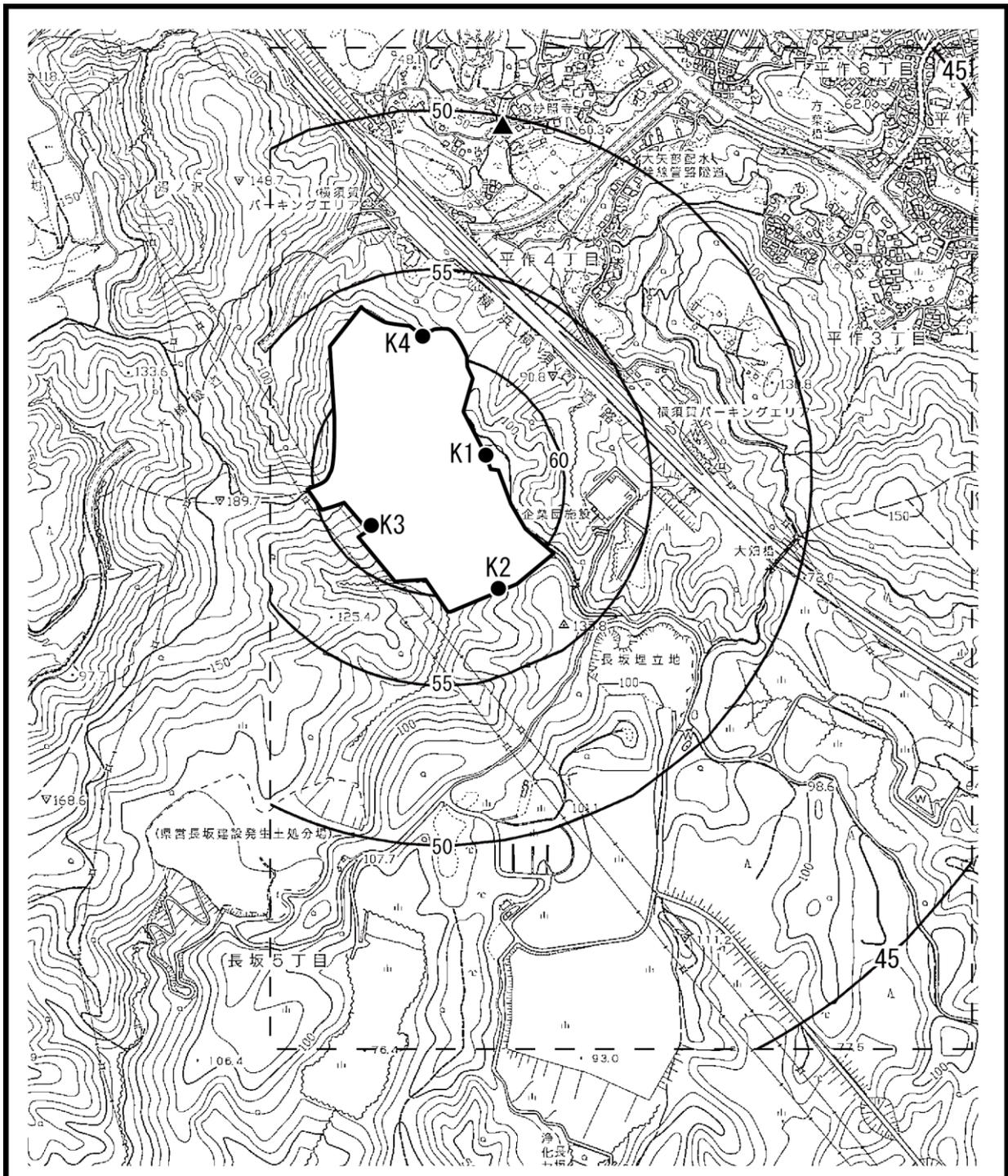
(単位：デシベル)

予測地点	予測値	規制基準値
K1	82	85
K2	73	85
K3	77	85
K4	72	85

表 5-2-2-4-9 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音レベル L_{Aeq} の予測結果

(単位：デシベル)

予測地点	現況測定値	予測値	合成値	増加分	環境基準値
平作地内	46	50	51	5	55



凡例

単位 (デシベル)

■ 敷地境界

● 予測地点 (敷地境界)

▲ 予測地点 (現地調査地点：平作地内)



図 5-2-2-4-8

建設機械の稼働に伴う建設作業

騒音レベル (廃棄物処理施設の建設)

イ) 資材運搬車両等の走行

工事開始後44～47か月目における資材運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音レベルは、表5-2-2-4-10に示すとおりである。

資材運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音レベルは、道路端において61～71デシベルであり、現状ですでに環境基準値を上回っている地点がみられるが、資材運搬車両等の走行による増加分は1デシベル未満であった。

表 5-2-2-4-10 資材運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音レベルの予測結果

(単位：デシベル)

予測地点	時間区分	等価騒音レベル			
		現況 ①	ΔL ②	予測結果 ①+②	環境基準値
平作	昼間	69(注3)	0.1	69	65
大矢部	昼間	61	0.0	61	70
山科台	昼間	61	0.0	61	65
武	昼間	70	0.0	70	70
芦名	昼間	71	0.0	71	70

注) 1. 時間区分は、昼間が6時～22時。

2. ΔLは資材運搬車両等の走行による増加分である。

3. 平作地点については、現状で都市計画道路久里浜田浦線が未開通であり、開通後の騒音レベルの現況値は計画交通量をもとに予測した値である。

ウ 土地又は工作物の存在及び供用

ア) 廃棄物処理施設の稼働

a 工場騒音

廃棄物処理施設の稼働に伴う工場騒音レベルは、昼間（焼却施設及び不燃ごみ等選別施設が稼働）においては、表 5-2-2-4-11 及び図 5-2-2-4-9 に、夜間（焼却施設のみ稼働）においては、表 5-2-2-4-12 及び図 5-2-2-4-10 に示すとおりである。

また、平作地内における、廃棄物処理施設の稼働に伴う等価騒音レベルは、表 5-2-2-4-13、図 5-2-2-4-9 及び図 5-2-2-4-10 に示すとおりである。

廃棄物処理施設の稼働に伴う工場騒音レベルの最大値は、昼間 49 デシベル、夜間 43 デシベルであった。また、平作地内の廃棄物処理施設の稼働に伴う等価騒音レベルは昼間 30 デシベル、夜間 24 デシベルであり、現況の等価騒音レベルと合成しても等価騒音レベルは増加しない。

表 5-2-2-4-11 廃棄物処理施設の稼働に伴う工場騒音レベル予測結果（昼間）

（単位：デシベル）

予測地点	予測値	規制基準値 （昼間）
K1	47	55
K2	39	55
K3	49	55
K4	42	55

表 5-2-2-4-12 廃棄物処理施設の稼働に伴う工場騒音レベル予測結果（夜間）

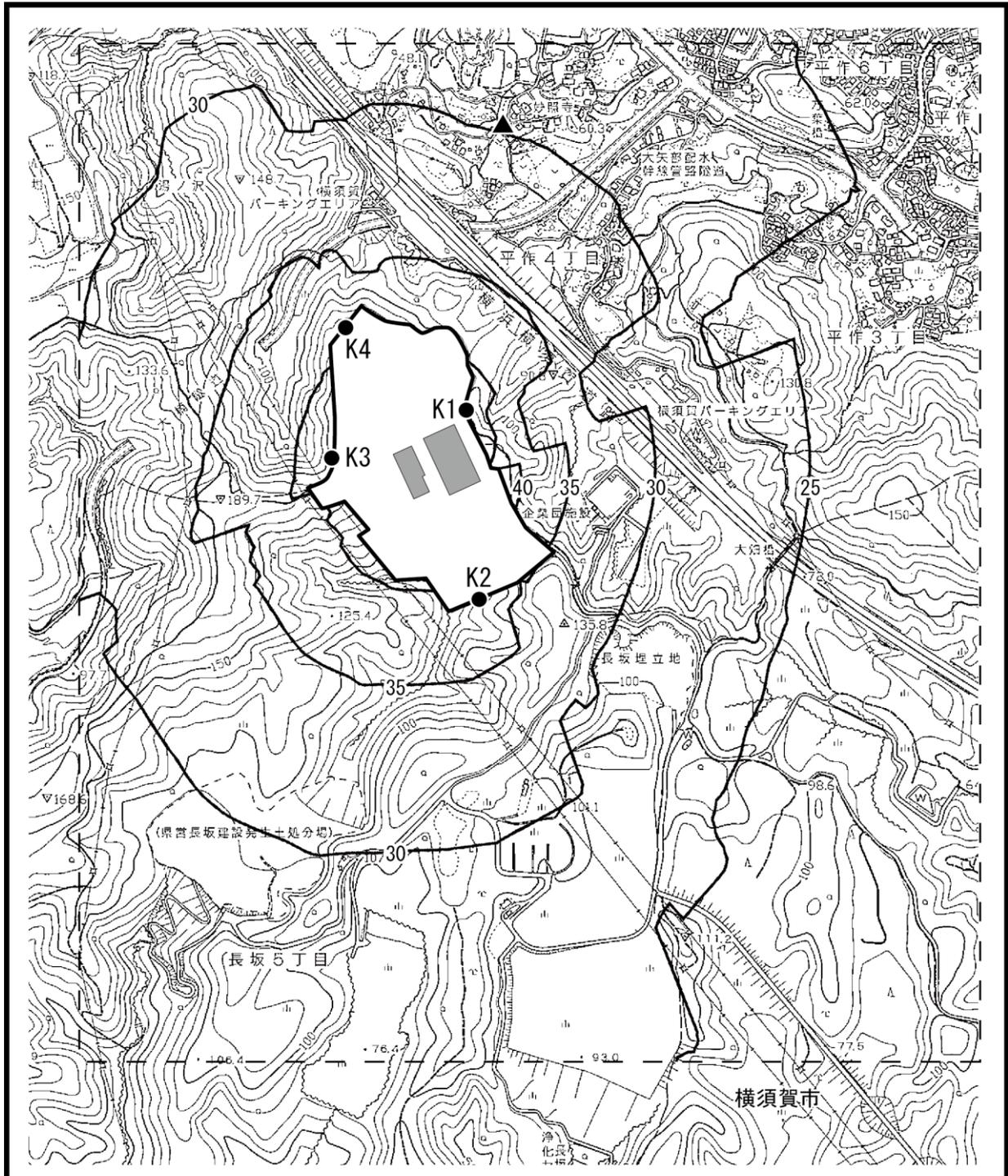
（単位：デシベル）

予測地点	予測値	規制基準値 （夜間）
K1	43	45
K2	37	45
K3	31	45
K4	34	45

表 5-2-2-4-13 廃棄物処理施設の稼働に伴う等価騒音レベル予測結果

（単位：デシベル）

予測地点	時間区分	現況測定値	予測値	合成値	増加分	環境基準値
平作地内	昼間	46	30	46	0	55
	夜間	41	24	41	0	45

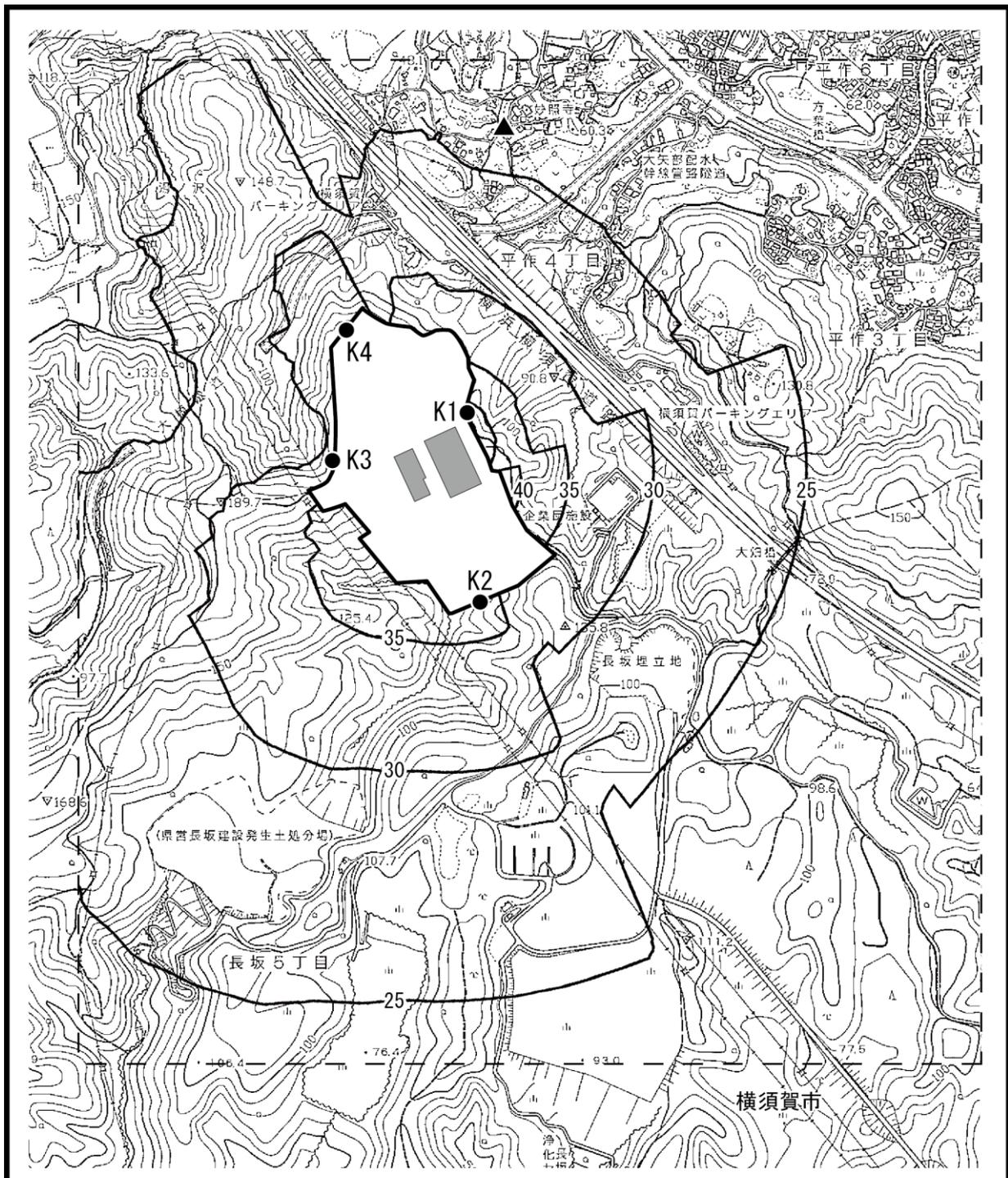


凡例

単位 (デシベル)

実施区域
 予測地点 (敷地境界)
 予測地点 (現地調査地点：平作地内)

図 5-2-2-4-9
 廃棄物処理施設の稼働に伴う工場騒音レベル (昼間)



凡 例

単位 (デシベル)



実施区域



予測地点 (敷地境界)



予測地点 (現地調査地点：平作地内)



図 5-2-2-4-10

廃棄物処理施設の稼働に伴う工場騒音レベル (夜間)

b 低周波音

類似施設（南処理工場）における現地調査結果は、表5-2-2-4-4(P. 708)に示すとおり、敷地境界付近①においてG特性音圧レベルは81デシベルである。

類似施設工場棟から敷地境界付近①までの距離は40mである。

本廃棄物処理施設において、工場棟と敷地境界の距離が最も近いところは、敷地東側で27mである。

また、平作地内の低周波音調査地点と工場棟との距離は約500mである。

類似施設の現地調査結果を基に、廃棄物処理施設東側敷地境界及び平作地内の低周波音について、点音源の距離減衰式を用い予測した。

施設の稼働に伴う低周波音レベル予測結果については、表5-2-2-4-14に示すとおりである。また、低周波音対策としては、表5-2-2-4-15に示すとおりである。

$$\begin{aligned}
 L(\text{東側敷地境界}) &= L(\text{類似施設の調査結果}) - 20 \log_{10} (27\text{m}/40\text{m}) \\
 &= 81 + 3.4 \\
 &= 84 \text{デシベル}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 L(\text{平作地内}) &= L(\text{類似施設の調査結果}) - 20 \log_{10} (500\text{m}/40\text{m}) \\
 &= 81 - 21.9 \\
 &= 59 \text{デシベル}
 \end{aligned}$$

表 5-2-2-4-14 施設の稼働に伴う低周波音レベル予測結果

(単位：デシベル)

予測地点	G特性音圧レベル		
	現況値	予測値	合成値
敷地境界最大地点	79	84	85
平作地内	65	59	66

表 5-2-2-4-15 低周波音対策

低周波音対策	低周波音対策の内容
回転数の制御	大きな低周波音を発生する機器は、回転数制御を行う。

イ) 関係車両の走行

a 第1段階（既設道路の改修完了前）

第1段階における関係車両の走行に伴う道路交通騒音レベルは、表5-2-2-4-16に示すとおりである。

関係車両の走行に伴う道路交通騒音レベルは、道路端において61～71デシベルであり、現状ですでに環境基準値を上回っている地点がみられるが、関係車両の走行による増加分は最大で約1デシベルであった。

表 5-2-2-4-16 関係車両の走行に伴う道路交通騒音レベルの予測結果

(単位：デシベル)

予測地点	時間区分	等価騒音レベル			
		現況 ①	ΔL ②	予測結果 ①+②	環境基準値
平作	昼間	69(注3)	0.8	70	65
大矢部	昼間	61	0.2	61	70
山科台	昼間	61	0.0	61	65
武	昼間	70	0.0	70	70
芦名	昼間	71	0.1	71	70

注) 1. 時間区分は、昼間が6時～22時。

2. ΔLは関係車両の走行による増加分である。

3. 平作地点については、現状で都市計画道路久里浜田浦線が未開通であり、開通後の騒音レベルの現況値は計画交通量をもとに予測した値である。

b 第2段階（既設道路の改修完了後）

第2段階における関係車両の走行に伴う道路交通騒音レベルは、表5-2-2-4-17に示すとおりである。

関係車両の走行に伴う道路交通騒音レベルは、道路端において61～71デシベルであり、現状ですでに環境基準値を上回っている地点がみられるが、関係車両の走行による増加分は最大で約1デシベルであった。

表5-2-2-4-17 関係車両の走行に伴う道路交通騒音レベルの予測結果

(単位：デシベル)

予測地点	時間区分	等価騒音レベル			
		現況 ①	ΔL ②	予測結果 ①+②	環境基準値
平作	昼間	69(注3)	0.6	70	65
大矢部	昼間	61	0.2	61	70
山科台	昼間	61	0.4	61	65
武	昼間	70	0.0	70	70
芦名	昼間	71	0.0	71	70

注) 1. 時間区分は、昼間が6時～22時。

2. ΔLは関係車両の走行による増加分である。

3. 平作地点については、現状で都市計画道路久里浜田浦線が未開通であり、開通後の騒音レベルの現況値は計画交通量をもとに予測した値である。

4.2 評価（廃棄物処理施設の建設）

(1) 評価目標

ア 搬入道路の新設及び既設道路の改修

ア) 建設機械の稼働

「騒音規制法」（昭和43年、法律第98号）に基づく「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」（昭和43年、厚・建告第1号）（実施区域の敷地境界線において85デシベル以下）を踏まえ、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とした。なお、特定建設作業に伴って発生する騒音に関する規制基準は、表5-2-2-4-18に示すとおりである。

表 5-2-2-4-18 特定建設作業に伴って発生する騒音に関する規制基準

規制種別	区域の区分	騒音規制法
基準値	1号・2号	85デシベル
作業時間	1号	午後7時から午前7時の時間内でないこと
	2号	午後10時から午前6時の時間内でないこと
1日あたりの作業時間	1号	10時間／日を超えないこと
	2号	14時間／日を超えないこと
作業日数	1号・2号	連続6日を超えないこと
作業日	1号・2号	日曜日その他の休日ではないこと

注) 1. 基準値は特定建設作業の場所の敷地の境界線での値。

2. 1号区域：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、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、用途地域として定められていない地域、工業地域のうち学校、病院等の周囲おおむね80m以内の地域。

2号区域：工業地域のうち学校、病院等の周囲おおむね80m以外の地域。

出典：「平成13年、市公示第34号」

イ) 資材運搬車両等の走行

「環境基本法」（平成5年、法律第91号）に基づく道路に面する地域の環境基準値、実施区域周辺の騒音レベルを踏まえ、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とした。

イ 工事の実施

ア) 建設機械の稼働

「騒音規制法」に基づく「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」（実施区域の敷地境界線において85デシベル以下）を踏まえ、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とした。なお、特定建設作業に伴って発生する騒音に関する規制基準は、表5-2-2-4-18に示すとおりである。

イ) 資材運搬車両等の走行

「環境基本法」に基づく道路に面する地域の環境基準値、実施区域周辺の騒音レベルを踏まえ、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とした。

ウ 土地又は工作物の存在及び供用

ア) 廃棄物処理施設の稼働

a 工場騒音

「騒音規制法」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」を踏まえ、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とした。なお、工場・事業場における騒音の規制基準は、表5-2-2-4-19に示すとおりである。

表 5-2-2-4-19 工場・事業場における騒音の規制基準

区域の区分	午前8時～午後6時まで	午前6時～午前8時まで	午後11時～午前6時まで
		午後6時～午後11時まで	
第1種区域	50デシベル	45デシベル	40デシベル
第2種区域	55デシベル	50デシベル	45デシベル
第3種区域	65デシベル	60デシベル	50デシベル
第4種区域	70デシベル	65デシベル	55デシベル

注) 1. 基準値は当該事業所の敷地境界における値。

2. 第1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、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域。

第2種区域：第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、その他の地域。

第3種区域：近隣商業地域、商業地域、準工業地域。

第4種区域：工業地域

出典：「平成13年、市公示第32号」

b 低周波音

実施可能な環境保全対策を行い、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とした。

イ) 関係車両の走行

「環境基本法」に基づく道路に面する地域の環境基準値、実施区域周辺の騒音レベルを踏まえ、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とした。

(2) 評価結果

ア 搬入道路の新設及び既設道路の改修

ア) 建設機械の稼働

○ 環境影響の回避・低減に係る評価

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音を低減するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・ 工事工程の調整により、工事量の平準化を図る。
- ・ 建設機械の稼働停止時のアイドリングストップを励行する。
- ・ 建設機械は低騒音型を導入し、発生騒音の低減に努める。
- ・ 計画地の周辺に防音シートを設置し、騒音の防止に努める。
- ・ 工事工程会議等を定期的に行い、上記の保全対策を関係者へ周知徹底する。

これらの環境保全対策を講じることにより、建設機械の稼働に伴う環境影響は実行可能な範囲内で低減されている。

○ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価

工事開始後10～21か月目における建設機械の稼働に伴う建設作業騒音レベルの予測結果の最大値は79デシベルであり、規制基準値（85デシベル）を下回る。

また、平作地内における建設作業による昼間の等価騒音レベルは48デシベルであり、現況の等価騒音レベル46デシベルと合成すると50デシベルとなり、環境基準値（昼間：55デシベル）を下回る。

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音については、特定建設作業騒音に係る規制基準値以下となっていることから、騒音の環境保全に関する基準と整合が図られている。

以上より、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音が実施区域周辺の生活環境に著しい影響を及ぼすことはなく、評価目標は達成される。

イ) 資材運搬車両等の走行

○ 環境影響の回避・低減に係る評価

資材運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音を低減するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・ 工事工程の調整により、資材運搬車両等が短時間に集中しないよう計画的な時間配分に努める。

- ・ 工事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。
- ・ 車両が集中する通勤時間帯は、極力工事用資材等の搬出入を行わない。
- ・ 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。
- ・ 場内の制限速度を設け、発生騒音を抑制する。
- ・ 工事工程会議等を定期的に行い、上記の保全対策を関係者へ周知徹底する。

これらの環境保全対策を講じることにより、資材運搬車両等の走行に伴う環境影響は実行可能な範囲内で低減されている。

○ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価

工事開始後10か月目及び21か月目における資材運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音レベルの予測結果は、平作及び芦名を除く3地点では、道路端において61～70デシベルで、表5-2-2-4-7のとおり環境基準値を下回っており、道路交通騒音の環境保全に関する基準と整合が図られている。

平作については現況の予測値が69デシベル、芦名については現況の測定値が71デシベルで、現状においても環境基準値を上回っている。資材運搬車両等の走行による増加分は平作、芦名とも1デシベル未満である。

以上より、資材運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音が、実施区域周辺の生活環境に著しい影響を及ぼすことはなく、評価目標は達成される。

イ 工事の実施

ア) 建設機械の稼働

○ 環境影響の回避・低減に係る評価

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音を低減するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・ 工事工程の調整により、工事量の平準化を図る。
- ・ 建設機械の稼働停止時のアイドリングストップを励行する。
- ・ 建設機械は低騒音型を導入し、発生騒音の低減に努める。
- ・ 工事工程会議等を定期的に行い、上記の保全対策を関係者へ周知徹底する。

これらの環境保全対策を講じることにより、建設機械の稼働に伴う環境影響は実行可能な範囲内で低減されている。

○ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価

工事開始後36～40か月目における建設機械の稼働に伴う建設作業騒音レベルの予測結果の最大値は82デシベルであり、規制基準値（85デシベル）を下回る。

また、平作地内における建設作業による昼間の等価騒音レベルは50デシベルであり、現況の等価騒音レベル46デシベルと合成すると51デシベルとなり、環境基準値（昼間：55デシベル）を下回る。

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音については、特定建設作業騒音に係る規制基準値以下となっていることから、騒音の環境保全に関する基準と整合が図られている。

以上より、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音が実施区域周辺の生活環境に著しい影響を及ぼすことはなく、評価目標は達成される。

イ) 資材運搬車両等の走行

○ 環境影響の回避・低減に係る評価

資材運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音を低減するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・ 工事工程の調整により、資材運搬車両等が短時間に集中しないよう計画的な時間配分に努める。
- ・ 工事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。
- ・ 車両が集中する通勤時間帯は、極力工事用資材等の搬出入を行わない。
- ・ 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。
- ・ 場内の制限速度を設け、発生騒音を抑制する。
- ・ 工事工程会議等を定期的に行い、上記の保全対策を関係者へ周知徹底する。

これらの環境保全対策を講じることにより、資材運搬車両等の走行に伴う環境影響は実行可能な範囲内で低減されている。

○ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価

工事開始後44～47か月目における資材運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音レベルの予測結果は、平作及び芦名を除く3地点では、道路端において61～70デシベルで、表5-2-2-4-10（P.716）のとおり環境基準値を下回っており、道路交通騒音の環境保全に関する基準と整合が図られている。

平作については現況の予測値が69デシベル、芦名については現況の測定値が71

デシベルで、現状においても環境基準値を上回っている。資材運搬車両等の走行による増加分は平作、芦名とも1デシベル未満である。

以上より、資材運搬車両等の走行に伴う道路交通騒音が、実施区域周辺の生活環境に著しい影響を及ぼすことはなく、評価目標は達成される。

ウ 土地又は工作物の存在及び供用

ア) 廃棄物処理施設の稼働

a 工場騒音

○ 環境影響の回避・低減に係る評価

廃棄物処理施設の稼働に伴う工場騒音を低減するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・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する。
- ・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る。
- ・騒音を考慮した外壁使用や開口部の計画をする。

これらの環境保全対策を講じることにより、廃棄物処理施設の稼働に伴う環境影響は実行可能な範囲内で低減されている。

○ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価

廃棄物処理施設の稼働に伴う工場騒音レベルの予測結果の最大値は、昼間49デシベル、夜間43デシベルであり、規制基準値（昼間55デシベル、夜間45デシベル）を下回る。

また、平作地内の廃棄物処理施設の稼働に伴う等価騒音レベルは昼間30デシベル、夜間24デシベルであり、現況の等価騒音レベルと合成すると昼間46デシベル、夜間41デシベルであり、環境基準値（昼間：55デシベル、夜間45デシベル）を下回る。

廃棄物処理施設の稼働に伴う工場騒音については、規制基準値を下回っていることから、騒音の環境保全に関する基準と整合が図られている。

以上より、廃棄物処理施設の稼働に伴う工場騒音が実施区域周辺の生活環境に著しい影響を及ぼすことはなく、評価目標は達成される。

b 低周波音

○ 環境影響の回避・低減に係る評価

廃棄物処理施設の稼働に伴う低周波音の音圧レベルを低減するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・大きな低周波音を発生する機器は、回転数制御を行う。

上記の環境保全対策を講じることにより、施設の稼働に伴う環境影響は実行可能な範囲内で低減されている。

○ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価

廃棄物処理施設の稼働に伴う低周波音のG特性音圧レベルの予測結果の最大値は、敷地境界で85デシベル、平作地内で66デシベルである。

低周波音の閾値はG特性音圧レベルで100デシベルである（IS07196：1995）とされており、廃棄物処理施設敷地境界、平作地内とも低周波音の閾値を下回る。

また、平作地内における、廃棄物処理施設の稼働に伴う低周波音の増加分も約1デシベル程度である。

以上より、廃棄物処理施設の稼働に伴う低周波音が、実施区域周辺の生活環境に著しい影響を及ぼすことはなく、評価目標は達成される。

イ) 関係車両の走行

a 第1段階（既設道路の改修完了前）

○ 環境影響の回避・低減に係る評価

関係車両の走行に伴う道路交通騒音を低減するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・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。
- ・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。
- ・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。

これらの環境保全対策を講じることにより、関係車両の走行に伴う環境影響は実行可能な範囲内で低減されている。

○ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価

第1段階における関係車両の走行に伴う道路交通騒音レベルの予測結果は、平作及び芦名を除く3地点では、道路端において61～70デシベルで、表5-2-2-4-16 (P. 721) のとおり環境基準値を下回っており、道路交通騒音の環境保全に関する基準と整合が図られている。

平作については現況の予測値が69デシベル、芦名については現況の測定値が71デシベルで、現状においても環境基準値を上回っている。関係車両の走行による増加分は、平作で約1デシベル、芦名で1デシベル未満である。

以上より、関係車両の走行に伴う道路交通騒音が、実施区域周辺の生活環境に著しい影響を及ぼすことはなく、評価目標は達成される。

b 第2段階（既設道路の改修完了後）

○ 環境影響の回避・低減に係る評価

関係車両の走行に伴う道路交通騒音を低減するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・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。
- ・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。
- ・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。

これらの環境保全対策を講じることにより、関係車両の走行に伴う環境影響は実行可能な範囲内で低減されている。

○ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価

第2段階における関係車両の走行に伴う道路交通騒音レベルの予測結果は、平作及び芦名を除く3地点では、道路端において61～70デシベルで、表5-2-2-4-17 (P. 722) のとおり環境基準値を下回っており、道路交通騒音の環境保全に関する基準と整合が図られている。

平作については現況の予測値が69デシベル、芦名については現況の測定値が71デシベルで、現状においても環境基準値を上回っている。関係車両の走行による増加分は、平作で約1デシベル、芦名で1デシベル未満である。

以上より、関係車両の走行に伴う道路交通騒音が、実施区域周辺の生活環境に著しい影響を及ぼすことはなく、評価目標は達成される。