

2 騒音

2.1 調査

1) 調査項目

調査項目を以下に示す。

(1) 環境騒音

建設予定地及びその周辺地域における環境騒音

(2) 道路交通騒音

①廃棄物運搬車両主要走行ルートにおける道路交通騒音

②自動車交通量（1 時間値）

2) 調査方法

騒音に係る調査方法の概要を表 4.2.1-1 に示す。

表 4.2.1-1 騒音の現地調査方法

区分	調査項目	調査頻度	調査方法	調査地点
環境騒音	騒音レベル (LAeq、L5)	1 季(冬季) 平日 1 日 (24時間調査)	「騒音に係る環境基準について」 (平成10年環境庁告示) に定める方法	建設予定地
道路交通騒音	騒音レベル (LAeq)			北磯公園
	自動車交通量 (1時間値)		数取器及びビデオカメラを用いた断面交通量の計測 (小型車、大型車、収集車、二輪車に分類)	大島区民館

注：LAeqは等価騒音レベル、L5は5%時間率騒音レベルを示す。

3) 調査地域

調査地域は建設予定地及びその周辺地域とし、調査地点は図 4.2.1-1 に示すとおりとした。

4) 調査期間

調査期間は以下のとおりであり、平日に 1 日間（24 時間）実施した。

平日：令和 5 年 2 月 1 日(水) 0:00 ～ 令和 5 年 2 月 2 日(木) 0:00



5) 調査結果

(1) 環境騒音

環境騒音の調査結果を表 4.2.1-2 に示す。

調査結果より、調査地点に環境基準は適用されないが、参考としてC類型の環境基準と比較すると昼間及び夜間ともに環境基準を下回っていた。

また、規制基準と比較すると、基準を下回っていた。

調査中に確認された音は、主に付近の工場の稼働音及び隣接する道路を走行する車両走行音であった。

表 4.2.1-2(1/2) 環境騒音の調査結果（環境基準との比較）（平日）

単位：dB

調査地点	時間区分	等価騒音レベル (LAeq)	備考		
			環境基準		地域の類型
建設予定地	昼間	50	○	60	C 類型 (参考)
	夜間	49	○	50	

注：1) 時間区分の昼間は6～22時、夜間は22時～翌6時を示す。

2) 建設予定地に類型指定は適用されないが、参考としてC類型の環境基準を示す。

表 4.2.1-2(2/2) 環境騒音の調査結果（規制基準との比較）（平日）

単位：dB

調査地点	時間区分	時間率騒音レベル (L5)	備考		
			規制基準		区域の区分
建設予定地	朝	52	○	70	第4種区域
	昼間	52	○	70	
	夕	50	○	70	
	夜間	50	○	65	

注：1) 時間区分の朝は6時～8時、昼間は8時～19時、夕は19時～23時、夜間は23時～6時を示す。

(2) 道路交通騒音

① 廃棄物運搬車両主要走行ルートにおける道路交通騒音

道路交通騒音の調査結果を表 4. 2. 1-3 に示す。

北磯公園では環境基準を昼間のみに上回っていた。大島区民館では環境基準を下回っていた。

また要請限度と比較すると、北磯公園及び大島区民館ともに下回っていた。

調査中に確認された音は、主に道路を走行する車両走行音であった。

表 4. 2. 1-3(1/2) 道路交通騒音の調査結果（環境基準との比較）（平日）

単位：dB

調査地点	時間 区分	等価騒音レベル (LAeq)	備考		
			環境基準		地域の区分
北磯公園	昼間	67	×	65	C地域のうち車線を有する道路に面する地域
	夜間	59	○	60	
大島区民館	昼間	68	○	70	幹線交通を担う道路に近接する空間
	夜間	64	○	65	

注：1) 時間区分の昼間は6～22時、夜間は22時～翌6時を示す。

表 4. 2. 1-3(2/2) 道路交通騒音の調査結果（要請限度との比較）（平日）

単位：dB

調査地点	時間 区分	等価騒音レベル (LAeq)	備考		
			要請限度		区域の区分
北磯公園	昼間	67	○	75	C区域のうち車線を有する道路に面する区域
	夜間	59	○	70	
大島区民館	昼間	68	○	75	C区域のうち車線を有する道路に面する区域
	夜間	64	○	70	

注：1) 時間区分の昼間は6～22時、夜間は22時～翌6時を示す。

② 自動車交通量

自動車交通量について、道路交通騒音と合わせて図 4.2.1-2 に示す。

交通量は日中に多く、夜間は著しく減少しており、道路交通騒音も同様の傾向を示していた。

24 時間断面交通量は北磯公園で 9,228 台（大牟田市街地方面：4,552 台、建設予定地方面：4,676 台）、大島区民館で 16,808 台（荒尾市街地方面：8,421 台、建設予定地方面：8,387 台）であった。

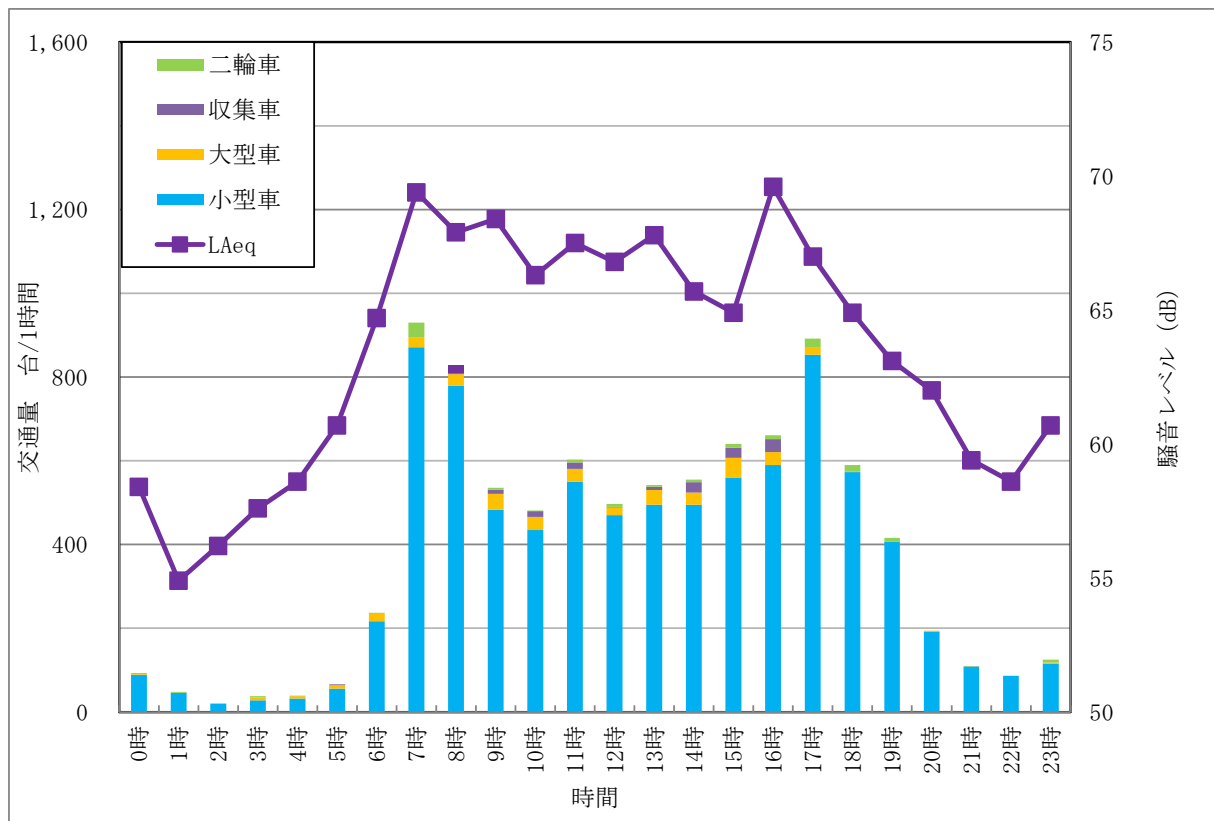


図 4.2.1-2(1/2) 北磯公園における自動車交通量と道路交通騒音（平日）

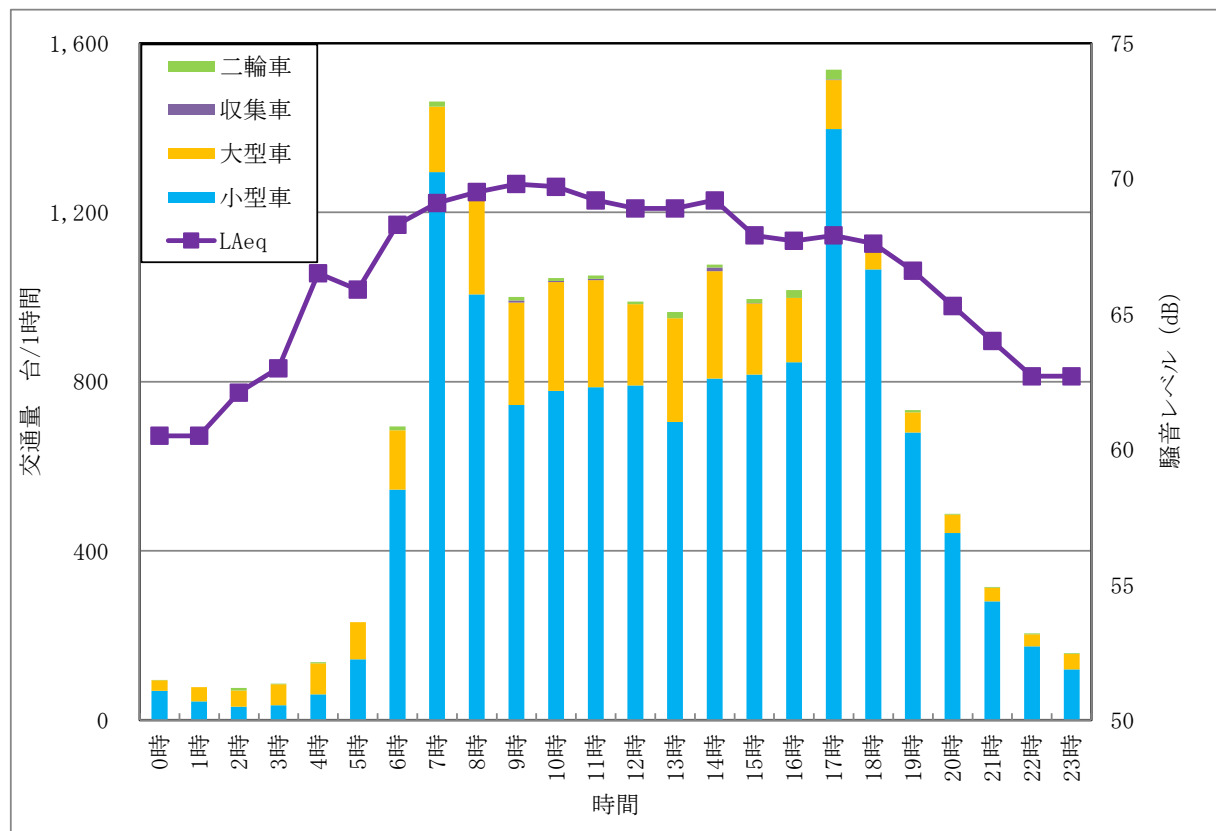


図 4.2.1-2(2/2) 大島区民館における自動車交通量と道路交通騒音（平日）

2.2 予測

1) 予測項目

予測項目を表 4.2.2-1 に示す。

表 4.2.2-1 騒音に係る予測項目

影響要因	予 測 項 目
施設の稼働	施設騒音レベル
廃棄物運搬車両の走行	道路交通騒音レベル

2) 予測地域及び予測地点

(1) 施設の稼働

予測範囲は建設予定地とその周辺地域とし、図 4.2.2-1 に示す建設予定地の敷地境界 4 地点を予測地点とした。

(2) 廃棄物運搬車両の走行

予測範囲は廃棄物運搬車両の走行経路沿道とし、図 4.2.2-1 に示す現地調査を実施した北磯公園及び大島区民館の 2 地点を予測地点とした。

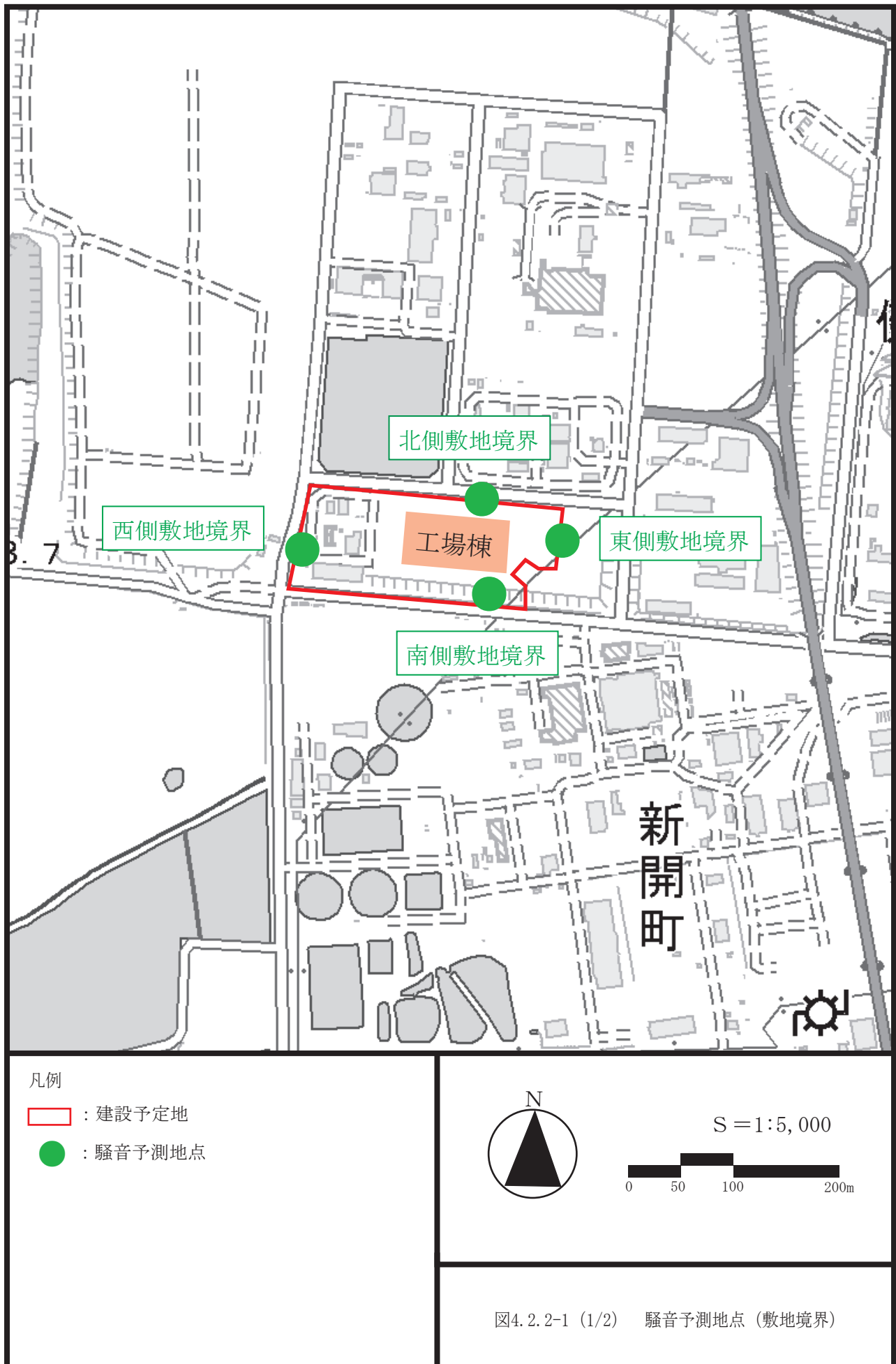
3) 予測対象時期等

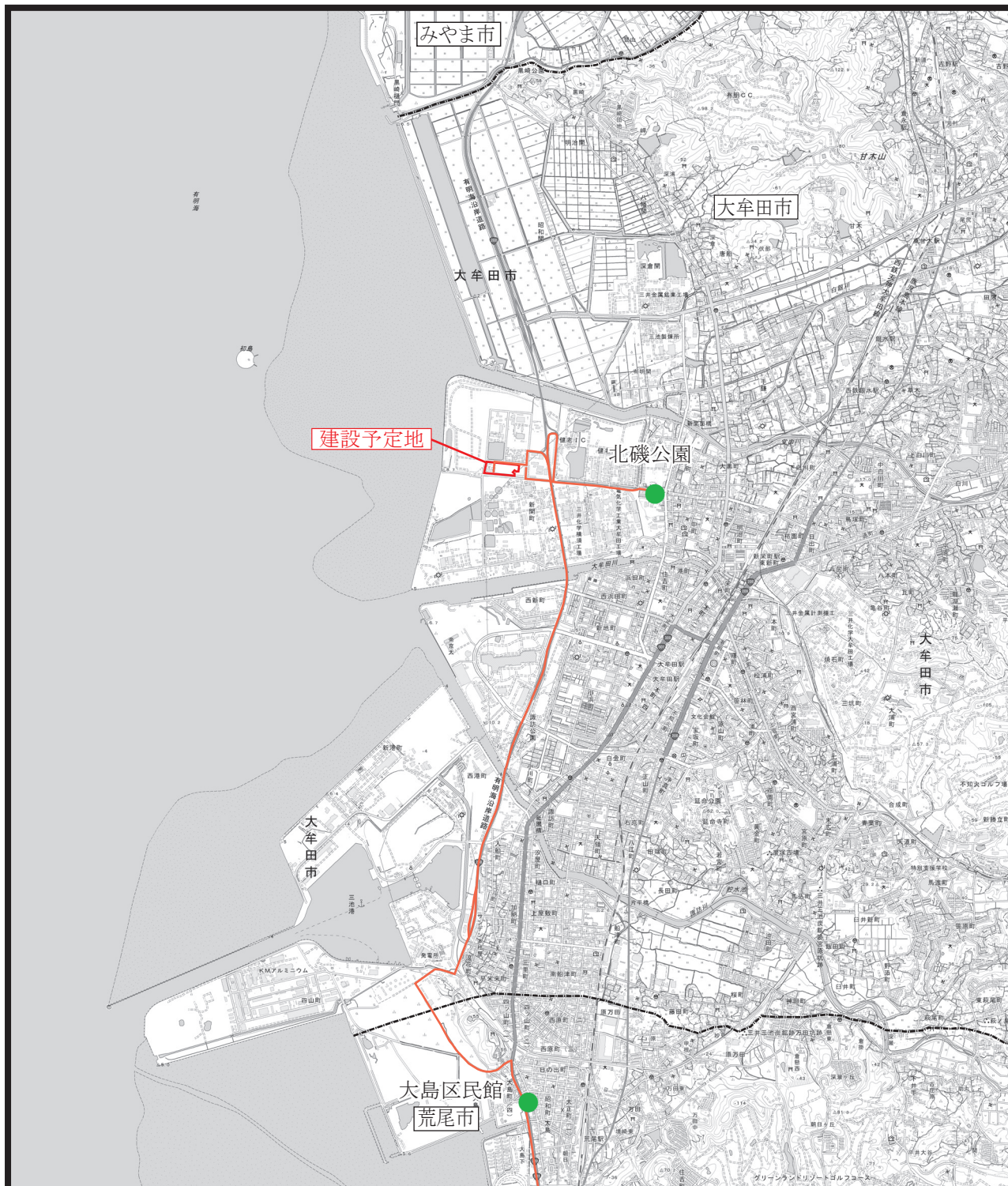
(1) 施設の稼働

予測対象時期は、施設が定常的に稼働する時点とした。

(2) 廃棄物運搬車両の走行

予測対象時期は、施設が定常的に稼働する時点とした。





凡例

- : 建設予定地
- : 市界
- : 廃棄物運搬車両主要走行ルート

予測地点

- : 騒音・振動予測地点



S = 1 : 50,000



図4.2.2-1 (2/2) 騒音・振動予測地点
(廃棄物運搬車両の走行)

4) 予測方法

(1) 施設の稼働

① 予測手順

施設の稼働は、施設の発生源騒音レベルを設定し、図 4.2.2-2 のとおり予測地点での合成騒音レベルを予測した。

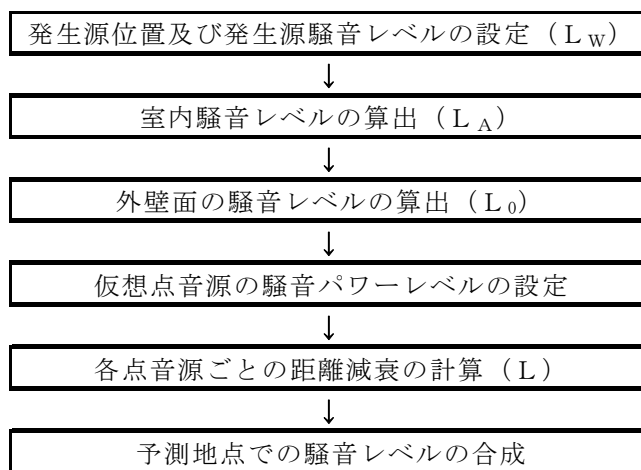


図 4.2.2-2 施設の稼働の予測手順

② 予測式

ア 室内騒音レベルの算出

$$L_A = L_W + 10 \cdot \log (Q / (4 \pi r^2) + 4 / R)$$

ここで、 L_A ：室内騒音レベル(dB)

L_W ：音源のパワーレベル(dB)

Q ：音源の指向係数（自由空間：1、半自由空間：2、1/4 自由空間：4）

（ここでは、半自由空間を用いた）

r ：音源からの距離(m)

R ：室定数 $= S \cdot \alpha / (1 - \alpha)$

S ：室内表面積 (m²)

α ：平均吸音率（表 4.2.2-2 参照）

表 4.2.2-2 吸音率

材質	吸音率
軽量気泡コンクリート	0.05
スチール	0.04
グラスウール	0.82

注：吸音率はメーカー資料を参考に決定した。

イ 建物外壁面での騒音レベルの算出

$$L_0 = L_A - TL - 10 \cdot \log (S \cdot \alpha / S_i)$$

ここで、 L_0 ：建物外壁面での騒音レベル(dB)

TL ：透過損失(dB) (表 4.2.2-3 参照)

S_i ：壁の表面積(m²)

表 4.2.2-3 透過損失

材質	透過損失(dB)
軽量気泡コンクリート	32
スチール	19

注：透過損失はメーカー資料を参考に決定した。

ウ 仮想点音源の騒音パワーレベルの設定

受音点における壁面からの騒音レベルは、受音点において点音源とみなせる大きさに壁面を分割し、各分割壁の中心に仮想点音源を配置した。

仮想点音源の騒音パワーレベルは次式を用いて算出した。

$$L_w = L_0 + 10 \cdot \log (S')$$

ここで、

L_w ：仮想点音源の騒音パワーレベル(dB)

S' ：分割壁の面積(m²)

エ 半自由空間における点音源の距離減衰式

$$SPL = L_w - 8 - 20 \cdot \log (r)$$

ここで、

SPL ：受音点における騒音レベル(dB)

r ：音源から受音点までの距離(m)

オ 騒音レベルの合成

$$L = 10 \cdot \log_{10} (10^{L_1/10} + 10^{L_2/10} + \dots + 10^{L_n/10})$$

ここで、

L ：合成された騒音レベル(dB)

L_n ：発生源 n に対する予測地点の騒音レベル(dB)

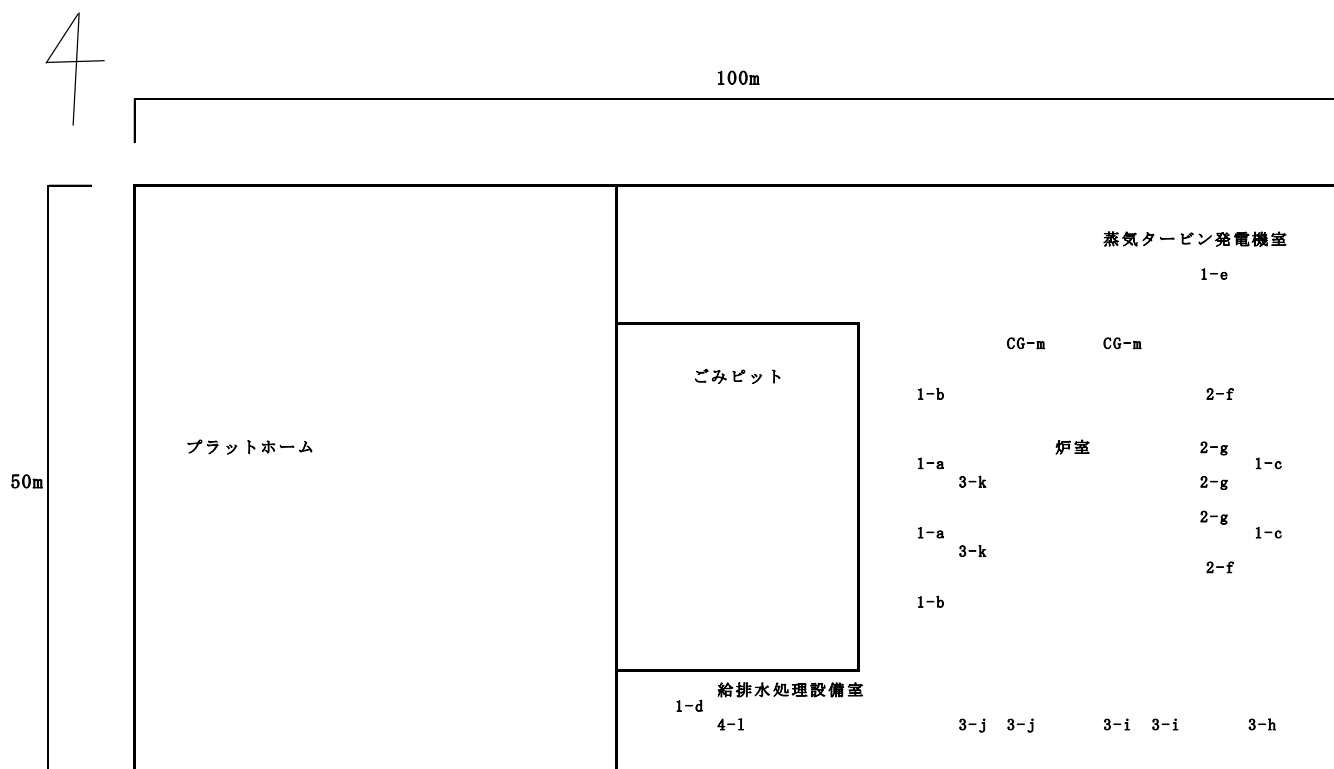
③ 予測条件の設定

ア 騒音パワーレベル

予測は、施設の稼働が定常化した時点に稼働する各設備機器のうち、特に騒音の発生源として抽出した主要騒音発生源となる機器類を対象とした。主要騒音発生源の騒音パワーレベルは、メーカー資料を参考に条件を設定することとし、表 4.2.2-4 に示すとおりとした。また、各機械設備の配置は図 4.2.2-3 に示すとおりとした。

表 4.2.2-4 主要発生源の設置台数と騒音パワーレベル

階数	部屋名	機器名	台数	騒音レベル (dB) AP	備考
1	炉室	a 押込送風機	2	85	機側 1m での 値
		b 二次押込送風機	2	85	
		c 誘引送風機	2	85	
	排水処理設備室	d 排水処理室給気ファン	1	87	
	蒸気タービン発電機室	e 蒸気タービン発電機	1	110	
2	排ガス処理設備	f 排ガス再循環送風機	2	85	
		g 消石灰・活性炭供給用ブロワー	3	89	
3	飛灰処理室上部	h 環境集じん装置排風機	1	80	
	空気圧縮機室	i 計装用空気圧縮機	2	83	
	換気ファンスペース	j 炉室給気ファン	2	92	
	炉室上部	k 再燃バーナファン	2	85	
4	ごみピット上部	l 脱臭用送風機	1	84	
CG	蒸気復水器ヤード上部	m 蒸気復水器ファン	2	101	パワーレベル



注：1) 数字は機器を設置している階数を示し、アルファベットは機器を示す（表 4. 2. 2-4 に対応）。

2) メーカー資料を参考に機器の配置を仮定した。

図 4. 2. 2-3 各機械設備の配置（エネルギー回収型廃棄物処理施設）

イ 現況騒音レベル

現況騒音レベルは、建設予定地の現地調査結果の時間率騒音レベル(L_5)を用いた（表 4.2.2-5 参照）。

表 4.2.2-5 現況騒音レベル

単位：dB

予 測 地 点	時間区分 ^注	時間率騒音レベル (L_5)
敷地境界 東側 敷地境界 西側 敷地境界 南側 敷地境界 北側	朝	52
	昼間	52
	夕	50
	夜間	50

注：時間区分の朝は 6～8 時、昼間は 8～19 時、夕は 19～23 時、夜間は 23 時～翌 6 時を示す。

(2) 廃棄物運搬車両の走行

① 予測手順

廃棄物運搬車両の走行は、「一般車両」のみが走行した場合の騒音レベルと、「一般車両＋廃棄物運搬車両」が走行した場合の騒音レベルの差を廃棄物運搬車両の走行による騒音レベルの増加量として予測した。

廃棄物運搬車両の走行の予測手順を図 4.2.2-4 に示す。

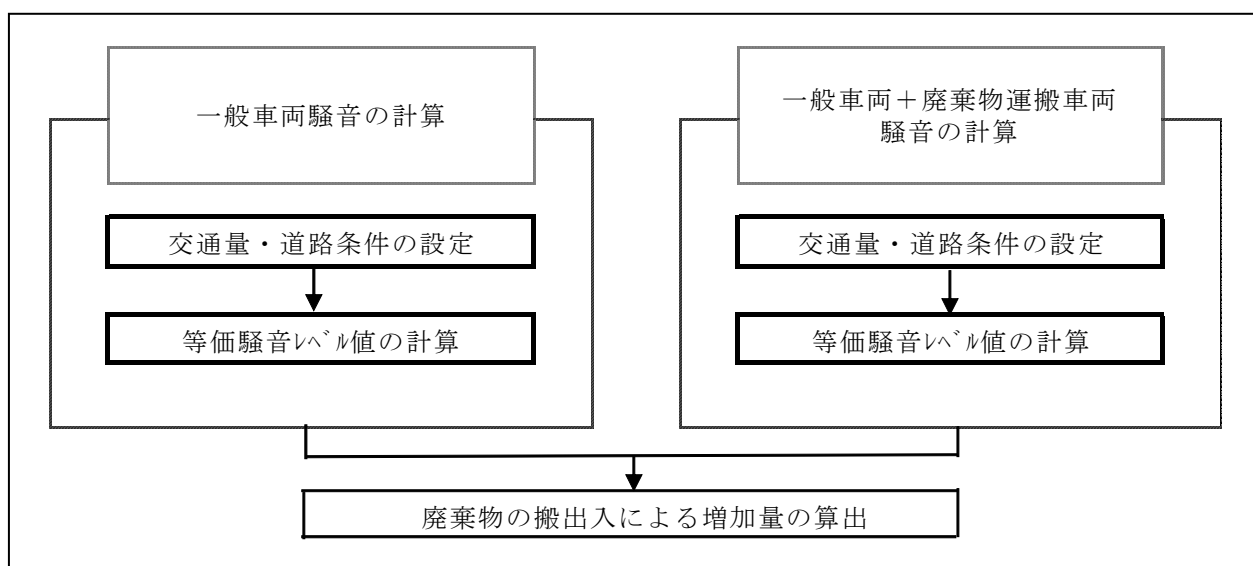


図 4.2.2-4 廃棄物運搬車両の走行の予測手順

② 予測式

道路交通騒音に関する手法は、以下に示す「ASJ RTN-Model 2018」((社) 日本音響学会)による伝搬理論計算式によるものとした。

$$L_{Aeq} = L_{AE} + 10 \cdot \log_{10}(N) - 10 \cdot \log_{10}(3600)$$

$$L_{AE} = 10 \cdot \log_{10}[(1/T_o) \cdot \sum 10^{L_{Pa,i}/10} \cdot \Delta t_i]$$

L_{Aeq} : 等価騒音レベル(dB)
 L_{AE} : 単発騒音曝露レベル(dB)
 $L_{Pa,i}$: A特性音圧レベル(dB)
 N : 時間交通量(台/時)
 Δt_i : 音源配置間隔(m)/平均速度(m/s)
 T_o : 対象とする時間(3600 秒)

ここで、

$$L_{Pa,i} = L_w - 8 - 20 \cdot \log_{10}r + \Delta L_d + \Delta L_g + \Delta L_a$$

L_w : 平均パワーレベル(dB)
 ΔL_d : 回折減音量(dB)
 ΔL_g : 地表面効果による補正值(dB)
 ΔL_a : 空気の音響吸収による補正值(dB)
 r : 音源から予測点までの距離(m)

③ 予測条件の設定

ア 平均パワーレベル

平均パワーレベルは走行区間の状況、車線数と走行速度より表 4. 2. 2-6 に示す式を用いた。

表 4. 2. 2-6 平均パワーレベル計算式

走行区間の状況	車 種	計 算 式
一般道路の非定常走行区間 (10km/h ≤ V ≤ 60km/h)	大型車	$L_w = 88.8 + 10 \cdot \log_{10}V$
	小型車	$L_w = 82.3 + 10 \cdot \log_{10}V$
	二輪車	$L_w = 85.2 + 10 \cdot \log_{10}V$

L_w : A特性パワーレベル(dB)

V : 走行速度(km/h)

車種区分	分類番号の頭1文字
大型車	1、2、9、0
小型車	3、4、5、6、7
二輪車	—

出典：日本音響学会誌 75 巻 4 号 (2019)

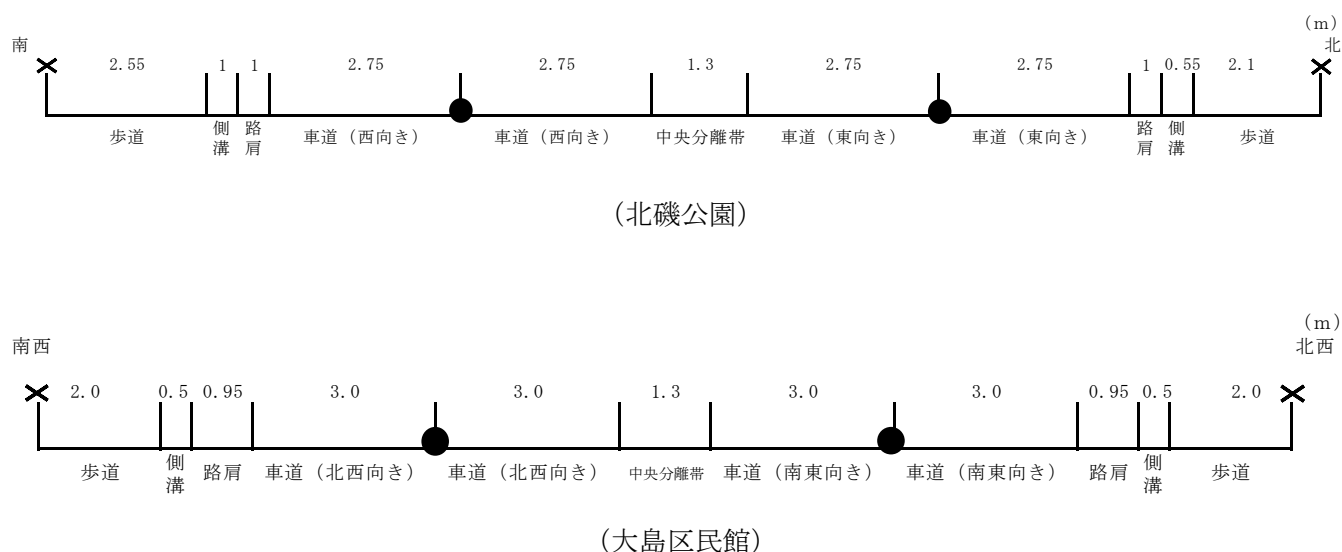
イ 補正值 (ΔL_d 、 ΔL_g 、 ΔL_a)

ΔL_d は、道路と受音点の間に障害物が存在しないものとして省略し、 ΔL_g は地表面がアスファルトであるため $\Delta L_g=0$ とする。また、 ΔL_a は音源から予測点までの距離が短く補正量が極めて小さいことから考慮しない。

ウ 道路構造

予測地点における道路構造は、図 4.2.2-5 に示すとおりである。

また、予測位置は官民境界位置で、高さは地上 1.2m とした。



注：●は騒音源を示す。

×は予測地点を示す（高さ 1.2m）。なお、予測結果は予測 2 地点のうち騒音増加量が多い地点を採用した。

図 4.2.2-5 道路構造

エ 交通条件

予測に用いる日交通量は、一般車両交通量と廃棄物運搬車両交通量に分けられる。

ア) 廃棄物運搬車両の設定

廃棄物運搬車両は、各予測地点に全ての搬入・搬出車両が通行するものと仮定した。

イ) 一般車両の設定

一般車両交通量は、交通量調査結果を用いた。

ウ) 時間別交通量

予測時間帯は、廃棄物運搬車両の走行する 8 時～17 時とした。廃棄物運搬車両は、委託収集車両及び許可車両等については大型車、自己搬入車両については小型車とし、搬入時間帯毎に均等に分散して搬入されるように設定した。なお、大島区民館については大型車のみ走行するものとした。

廃棄物運搬車両の日走行台数に一般車両を加えた台数を予測に用いる交通量とし、表 4.2.2-7 に示すとおりとした。なお、廃棄物運搬車両の日走行台数は、想定される年間における日最大台数とした。

また、走行速度は、道路の制限速度をもとに、北磯公園で 40km/h、大島区民館で 50km/h とした。

表 4.2.2-7(1/2) 予測交通量（北磯公園）

単位：台/時

時間帯	廃棄物運搬車両				一 般 車 両					
	大牟田市街地→ 建設予定地		建設予定地 →大牟田市街地		大牟田市街地→ 建設予定地			建設予定地 →大牟田市街地		
	小 型	大 型	小 型	大 型	小 型	大 型	二輪車	小 型	大 型	二輪車
6～7時					143	5	2	74	13	0
7～8時					628	12	35	243	11	1
8～9時	6	11	6	11	468	12	10	311	19	7
9～10時	27	44	27	44	235	26	3	248	22	2
10～11時	27	44	27	44	214	23	1	221	22	0
11～12時	27	44	27	44	241	14	2	309	32	5
12～13時					249	11	2	221	9	5
13～14時	27	44	27	44	246	20	3	249	23	1
14～15時	27	44	27	44	247	20	3	248	34	3
15～16時	26	44	26	44	282	34	2	278	37	7
16～17時	19	33	19	33	256	28	3	334	34	6
17～18時					292	11	1	561	6	21
18～19時					243	2	3	330	1	11
19～20時					222	0	2	185	0	7
20～21時					88	0	0	103	3	0
21～22時					52	1	0	57	0	0
合 計	186	308	186	308	4,106	219	72	3,972	266	76

時間帯	将 来 車 両					
	大牟田市街地→ 建設予定地			建設予定地 →大牟田市街地		
	小 型	大 型	二輪車	小 型	大 型	二輪車
6～7時	143	5	2	74	13	0
7～8時	628	12	35	243	11	1
8～9時	474	23	10	317	30	7
9～10時	262	70	3	275	66	2
10～11時	241	67	1	248	66	0
11～12時	268	58	2	336	76	5
12～13時	249	11	2	221	9	5
13～14時	273	64	3	276	67	1
14～15時	274	64	3	275	78	3
15～16時	308	78	2	304	81	7
16～17時	275	61	3	353	67	6
17～18時	292	11	1	561	6	21
18～19時	243	2	3	330	1	11
19～20時	222	0	2	185	0	7
20～21時	88	0	0	103	3	0
21～22時	52	1	0	57	0	0
合 計	4,292	527	72	4,158	574	76

表 4.2.2-7(2/2) 予測交通量（大島区民館）

単位：台/時

時間帯	廃棄物運搬車両				一般車両					
	荒尾市街地→ 建設予定地		建設予定地 →荒尾市街地		荒尾市街地→ 建設予定地			建設予定地 →荒尾市街地		
	小 型	大 型	小 型	大 型	小 型	大 型	二輪車	小 型	大 型	二輪車
6～7時					296	62	5	249	78	4
7～8時					797	79	7	498	76	5
8～9時	0	11	0	11	603	97	3	403	127	7
9～10時	0	44	0	44	416	127	6	329	120	2
10～11時	0	44	0	44	388	130	3	390	130	4
11～12時	0	44	0	44	376	128	5	411	128	3
12～13時					378	100	3	413	92	3
13～14時	0	44	0	44	313	133	6	392	112	9
14～15時	0	44	0	44	357	146	5	450	117	2
15～16時	0	44	0	44	369	99	2	448	70	7
16～17時	0	33	0	33	420	81	7	426	71	11
17～18時					621	62	14	776	55	9
18～19時					492	36	8	573	18	8
19～20時					305	25	4	375	22	2
20～21時					205	20	0	237	24	2
21～22時					108	20	0	173	12	2
合 計	0	308	0	308	6,444	1,345	78	6,543	1,252	80

時間帯	将 来 車 両					
	荒尾市街地→ 建設予定地			建設予定地 →荒尾市街地		
	小 型	大 型	二輪車	小 型	大 型	二輪車
6～7時	296	62	5	249	78	4
7～8時	797	79	7	498	76	5
8～9時	603	108	3	403	138	7
9～10時	416	171	6	329	164	2
10～11時	388	174	3	390	174	4
11～12時	376	172	5	411	172	3
12～13時	378	100	3	413	92	3
13～14時	313	177	6	392	156	9
14～15時	357	190	5	450	161	2
15～16時	369	143	2	448	114	7
16～17時	420	114	7	426	104	11
17～18時	621	62	14	776	55	9
18～19時	492	36	8	573	18	8
19～20時	305	25	4	375	22	2
20～21時	205	20	0	237	24	2
21～22時	108	20	0	173	12	2
合 計	6,444	1,653	78	6,543	1,560	80

5) 予測結果

(1) 施設の稼働

施設の稼働の予測結果を表 4. 2. 2-8 に示す。

敷地境界での稼働時の騒音レベルは、朝(6～8 時) 52～53dB、昼間(8～19 時) 52～53dB、夕(19～23 時) 50～52dB、夜間(23～翌 6 時) 50～52dB と予測された。

表 4. 2. 2-8 施設の稼働の予測結果 (L₅)

単位：dB

予 測 地 点	時間区分	現況 騒音レベル	寄与 騒音レベル	稼働時の 騒音レベル
敷地境界 東側	朝	52	45	53
	昼間	52	45	53
	夕	50	45	51
	夜間	50	45	51
敷地境界 西側	朝	52	36	52
	昼間	52	36	52
	夕	50	36	50
	夜間	50	36	50
敷地境界 南側	朝	52	46	53
	昼間	52	46	53
	夕	50	46	52
	夜間	50	46	52
敷地境界 北側	朝	52	47	53
	昼間	52	47	53
	夕	50	47	52
	夜間	50	47	52

注：1) 時間区分の朝は 6～8 時、昼間は 8～19 時、夕は 19～23 時、夜間は 23 時～翌 6 時を示す。

(2) 廃棄物運搬車両の走行

廃棄物運搬車両の走行の予測結果を表 4. 2. 2-9 に示す。

廃棄物運搬車両の走行による騒音レベル（昼間平均）は、北磯公園で 67. 8dB、大島区民館で 68. 8dB と予測された。

表 4. 2. 2-9(1/2) 廃棄物運搬車両の走行の予測結果（北磯公園）(LAeq)

単位：dB

時間帯	一般車両 (現況値)	増加量	一般車両＋ 廃棄物運搬車両 (予測値)
6～7時	64. 7	0. 0	64. 7
7～8時	69. 4	0. 0	69. 4
8～9時	67. 9	0. 5	68. 4
9～10時	68. 4	2. 1	70. 5
10～11時	66. 3	2. 3	68. 6
11～12時	67. 5	2. 1	69. 6
12～13時	66. 8	0. 0	66. 8
13～14時	67. 8	2. 2	70. 0
14～15時	65. 7	2. 1	67. 8
15～16時	64. 9	1. 8	66. 7
16～17時	69. 6	1. 4	71. 0
17～18時	67. 0	0. 0	67. 0
18～19時	64. 9	0. 0	64. 9
19～20時	63. 1	0. 0	63. 1
20～21時	62. 0	0. 0	62. 0
21～22時	59. 4	0. 0	59. 4
昼間平均	66. 6	—	67. 8

注：一般車両（現況値）：現地調査における測定結果

増加量：「一般車両＋廃棄物運搬車両」の予測値－「一般車両」の現況値

一般車両＋廃棄物運搬車両（予測値）：一般車両（現況値）＋増加量

表 4. 2. 2-9(2/2) 廃棄物運搬車両の走行の予測結果（大島区民館）(LAeq)

単位：dB

時間帯	一般車両 (現況値)	増加量	一般車両＋ 廃棄物運搬車両 (予測値)
6～7時	68. 3	0. 0	68. 3
7～8時	69. 1	0. 0	69. 1
8～9時	69. 5	0. 2	69. 7
9～10時	69. 8	0. 9	70. 7
10～11時	69. 7	0. 8	70. 5
11～12時	69. 2	0. 8	70. 0
12～13時	68. 9	0. 0	68. 9
13～14時	68. 9	0. 9	69. 8
14～15時	69. 2	0. 8	70. 0
15～16時	67. 9	1. 0	68. 9
16～17時	67. 7	0. 8	68. 5
17～18時	67. 9	0. 0	67. 9
18～19時	67. 6	0. 0	67. 6
19～20時	66. 6	0. 0	66. 6
20～21時	65. 3	0. 0	65. 3
21～22時	64. 0	0. 0	64. 0
昼間平均	68. 3	—	68. 8

注：一般車両（現況値）：現地調査における測定結果

増加量：「一般車両＋廃棄物運搬車両」の予測値－「一般車両」の現況値

一般車両＋廃棄物運搬車両（予測値）：一般車両（現況値）＋増加量

2.3 影響の分析

1) 影響の分析方法

影響の分析は、騒音の影響が事業者の実行可能な範囲で回避又は低減されているものであるか否について見解を明らかにし、かつ、国、県等による環境の保全の観点からの施策によって示されている基準又は目標が示されている場合は、この基準又は目標と予測結果との間に整合性について検討する。

環境保全目標は、「周辺住民の日常生活に支障を生じさせないこと。」を前提とし、表 4.2.3-1 に示す基準値と比較した。

表 4.2.3-1 騒音に係る環境保全目標

影響要因	環境保全目標		
施設の稼働	(建設予定地) 環境基本法に基づく騒音の規制基準（第4種区域）とする。	朝：6時～8時 昼間：8時～19時 夕：19時～23時 夜間：23時～6時	朝：70dB以下 昼間：70dB以下 夕：70dB以下 夜間：65dB以下
廃棄物運搬車両の走行	(北磯公園) 環境基本法に基づく「騒音に係る環境基準」より、C地域のうち車線を有する道路に面する地域に係る基準とする。 (大島区民館) 環境基本法に基づく「騒音に係る環境基準」より、幹線交通を担う道路に近接する空間に係る基準とする。	昼間：6時～22時	(北磯公園) 昼間：65dB以下 (大島区民館) 昼間：70dB以下

2) 環境の保全のための措置

騒音の影響を低減させるため、環境の保全のための措置として以下の事項を実施する。

表 4.2.3-2 環境の保全のための措置

影響要因	項目	措置の内容	措置の区分		
			予測条件として設定	低減に係る保全措置	その他の保全措置
施設の稼働	騒音発生源対策	・設備は原則として建物内に配置し、騒音の屋外への伝搬を抑制する。	○	○	
		・騒音が発生しやすい設備は、騒音の少ない機種を選定し、必要に応じて消音器の取り付け、または躯体構造の高剛性化等の適切な防音対策を行う。		○	
	適切な運転管理	・日常点検等の実施により、設備の作動を良好な状態に保つ。		○	
	苦情・要望対応	・周辺住民から苦情・要望があった場合は、原因究明と保全対策等、真摯に対応する。		○	
廃棄物運搬車両の走行	搬入時間等の分散化	・廃棄物運搬車両が集中しないよう搬入時間、搬入ルートの分散化に努める。	○	○	
	交通規則の遵守、アイドリングストップ	・廃棄物運搬車両の走行に際しては、速度や積載量等の交通規制を遵守する。空ぶかしの禁止、急加速等を避け、アイドリングストップを励行する。		○	

3) 影響の分析の結果

(1) 施設の稼働

① 環境への影響の回避又は低減に係る分析

事業の実施にあたっては、騒音発生機器等は屋内に設置し、騒音の屋外への伝搬を抑制するとともに、騒音が発生しやすい設備は、騒音の少ない機種を選定し、適切な防音対策を行うなどにより施設稼働の騒音による影響を低減させる。

② 環境保全に係る基準又は目標との整合性に係る分析

稼働時の騒音レベルと環境保全目標は、表 4.2.3-3 に示すとおりである。

稼働時の騒音レベルは、すべての予測地点及び時間区分で環境保全目標を下回っており、現況騒音レベルからの変化も小さく、施設稼働により現況を著しく悪化させるものではないと考える。

表 4.2.3-3 影響の分析（施設の稼働）(L_d)

単位：dB

予測地点	時間区分	現況騒音 レベル	寄与騒音 レベル	稼働時の 騒音レベル	環境保全目標
敷地境界 東側	朝	52	45	53	70
	昼間	52	45	53	70
	夕	50	45	51	70
	夜間	50	45	51	65
敷地境界 西側	朝	52	36	52	70
	昼間	52	36	52	70
	夕	50	36	50	70
	夜間	50	36	50	65
敷地境界 南側	朝	52	46	53	70
	昼間	52	46	53	70
	夕	50	46	52	70
	夜間	50	46	52	65
敷地境界 北側	朝	52	47	53	70
	昼間	52	47	53	70
	夕	50	47	52	70
	夜間	50	47	52	65

注：1) 時間区分の朝は6～8時、昼間は8～19時、夕は19～23時、夜間は23時～翌6時を示す。

(2) 廃棄物運搬車両の走行

① 環境への影響の回避又は低減に係る分析

事業の実施にあたっては、廃棄物運搬車両が集中しないよう搬入時間の分散化に努めるなどにより、廃棄物運搬車両の走行による騒音の影響を低減させる。

② 環境保全に係る基準又は目標との整合性に係る分析

予測結果は、表 4.2.3-4 に示すとおりである。

予測結果と環境保全目標を比較すると、北磯公園では環境保全目標を上回っているが、騒音レベルの増加量は、1.2dB と小さく、現況を著しく悪化させるものではないと考える。

また、大島区民館では環境保全目標を下回っており、騒音レベルの増加量も 0.5dB と小さく、現況を著しく悪化させるものではないと考える。

表 4.2.3-4 影響の分析（廃棄物運搬車両の走行）（LAeq）

単位：dB

予測地点	一般車両 (現況値)	増加量	一般車両＋ 廃棄物運搬車両 (予測値)	環境保全目標
北磯公園	66.6	1.2	67.8	65
大島区民館	68.3	0.5	68.8	70