

## 第2節 騒音

### 2-1 調査

#### 1. 調査項目及び調査地点等

調査項目及び調査地点等を、表5-2-1、2及び図5-2-1に示す。

表 5-2-1 現地調査内容（騒音）

環境要素	調査項目	調査方法	調査頻度等	調査地点数
騒音	環境騒音	・「騒音に係る環境基準について」（平成10年9月30日、環境庁告示第64号）に定める方法 ・「騒音規制法」（昭和43年6月10日法律第98号）に定める方法	地点①aは2回、 地点①b、②、③は1回 (24時間連続) 注1)	3地点
	道路交通騒音	「騒音に係る環境基準について」（平成10年9月30日、環境庁告示第64号）に定める方法注2)	1回 (24時間連続)	3地点
	交通量	車種別にカウンターを用いる方法	1回 (24時間連続)	3地点

注1) ①aの2回目及び③は、佐久スキーガーデンパラダの営業時間を踏まえ、8:30~16:30に調査を実施した。

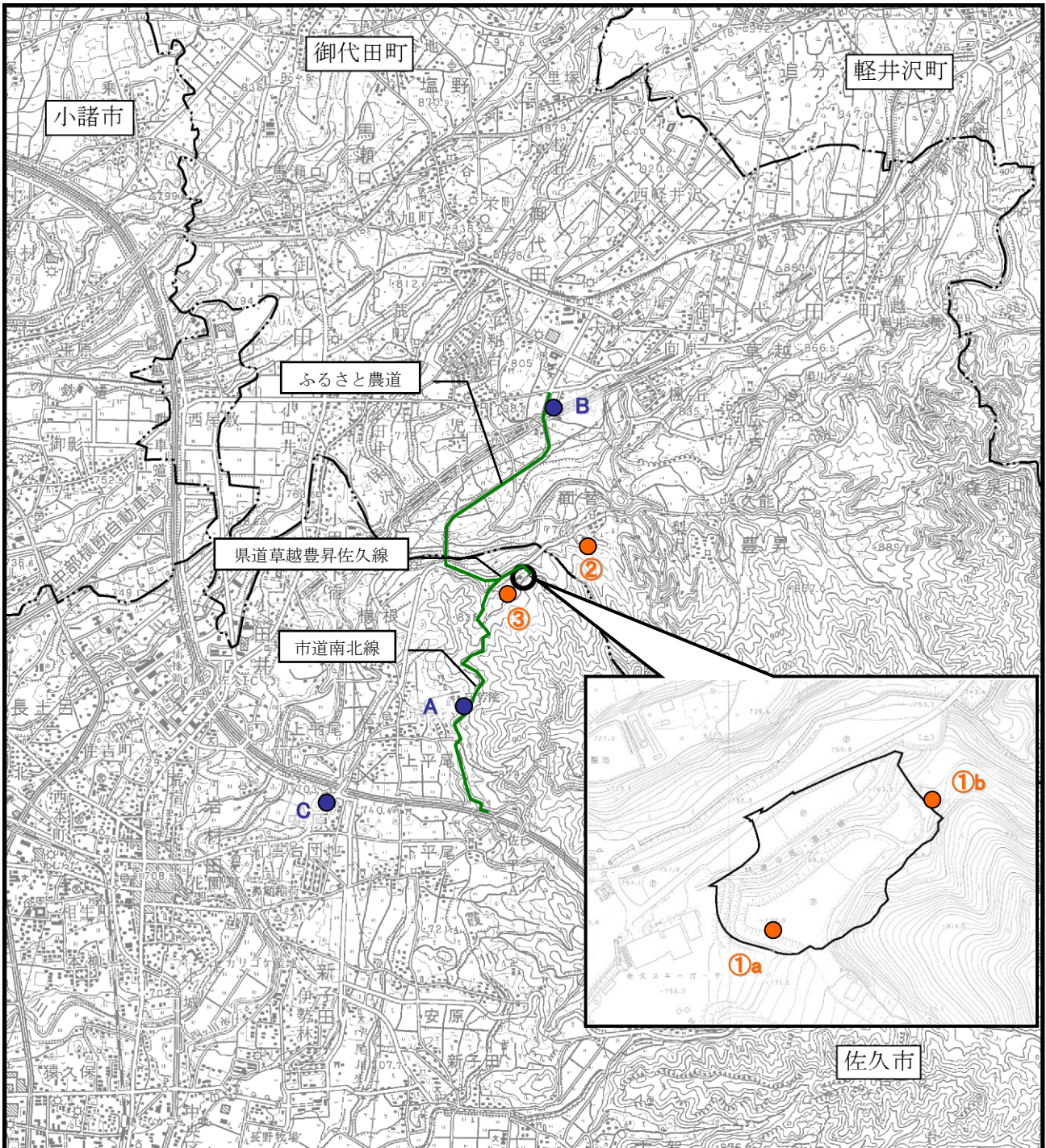
注2) 道路交通騒音調査地点における道路構造（道路断面）の状況についても調査した。

表 5-2-2(1) 環境騒音に係る現地調査地点の設定理由

地点番号	地点名	設定根拠
①a	対象事業実施区域 (パラダ側敷地境界)	対象事業実施区域内における現況を把握するため、調査地点として選定した。
①b	対象事業実施区域 (面替地区側敷地境界)	対象事業実施区域内における現況を把握するため、調査地点として選定した。
②	面替地区 (上尾崎付近)	対象事業実施区域の北東側約0.5kmに位置する面替地区への影響を確認するため、同地区の代表的な地点として当該地を選定した。
③	佐久スキーガーデンパラダ (北パラダセンターハウス)	佐久スキーガーデンパラダの営業期間である冬季の現況を把握するため、調査地点として選定した。

表 5-2-2(2) 道路交通騒音に係る現地調査地点の設定理由

地点番号	地点名	設定根拠
A	市道6-74号線（通称：市道南北線） ※上平尾地区（守芳院東側付近）	工事関係車両及びごみ搬入車両等の主要な運行ルートである市道南北線の代表地点として当該地を調査地点として選定した。
B	町道東林2号線（通称：ふるさと農道） ※児玉地区（交差点南側付近）	ごみ搬入車両等の主要な運行ルートであるふるさと農道の代表地点として当該地を調査地点として選定した。
C	市道7-103号線 ※上平尾地区（一本松付近）	ごみ搬入車両等の主要な運行ルートである市道7-103号線の代表地点として当該地を調査地点として選定した。



凡 例

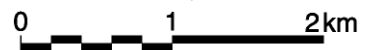
- : 対象事業実施区域
- : 環境騒音調査地点 (①~③)
- : 道路交通騒音調査地点 (A~C)
- : 想定主要搬出入車両ルート

図 5-2-1 騒音調査地点

— : 市町界



1:50,000



## 2. 調査結果

### 1) 環境騒音

環境騒音の調査結果を表5-2-3、4に示す。

いずれの地点も環境基準値は設定されていないが、参考として「騒音に係る環境基準」B地域（主として住居の用に供される地域）の環境基準値と比較すると、通常期の調査結果は、いずれの地点も昼間・夜間ともに基準値以下となっていた。

また、佐久スキーガーデンパラダ営業期間中は、来場者の人声や場内のアナウンス、リフト等の音があり、調査結果は地点①aで63デシベル、地点③で65デシベルとなっていた。

表 5-2-3 環境騒音調査結果(通常期)

単位：デシベル

地点番号	調査地点	調査結果		環境基準値(参考) <sup>注)</sup>	
		等価騒音レベル(L <sub>Aeq</sub> )		昼間 6時～22時	夜間 22時～6時
		昼間 6時～22時	夜間 22時～6時		
①a	対象事業実施区域 (パラダ側敷地境界)	52	45	55以下	45以下
①b	対象事業実施区域 (面替地区側敷地境界)	49	45		
②	面替地区 (上尾崎付近)	46	42		

注) 調査地点に環境基準値は設定されていないが、参考として「騒音に係る環境基準」B地域（主として住居の用に供される地域）の環境基準値と比較した。

表 5-2-4 環境騒音調査結果(佐久スキーガーデンパラダ営業期間中)

単位：デシベル

地点番号	調査地点	調査結果	環境基準値(参考) <sup>注)</sup>
		等価騒音レベル(L <sub>Aeq</sub> )	
		8:30～16:30	昼間 6時～22時
①a	対象事業実施区域 (パラダ側敷地境界)	63	55以下
③	佐久スキーガーデンパラダ (北パラダセンターハウス)	65	

注) 調査地点に環境基準値は設定されていないが、参考として「騒音に係る環境基準」B地域（主として住居の用に供される地域）の環境基準値と比較した。

## 2) 道路交通騒音

### (1) 道路交通騒音

道路交通騒音の調査結果を表5-2-5に示す。

いずれの地点も環境基準値は設定されていないが、参考として「騒音に係る環境基準」B地域（主として住居の用に供される地域）のうち、2車線以上の車線を有する道路に面する地域の環境基準値と比較すると、調査結果は、地点Bの昼間に基準値を超過していたが、その他の地点については基準値以下となっていた。

なお、地点Bの町道東林2号線（ふるさと農道）については、現況の走行車両台数が多く、カーブの少ない緩やかな坂となっており走行速度が速くなりやすい等の要因から、騒音が大きくなっていると考えられる。特に、交通量の多い朝夕の通勤時間帯に騒音が大きくなっている傾向が見られる。

表 5-2-5 道路交通騒音調査結果

単位：デシベル

地点番号	調査地点	調査結果		環境基準値(参考) <sup>注)</sup>	
		等価騒音レベル (L <sub>Aeq</sub> )		昼間 6時～22時	夜間 22時～6時
		昼間 6時～22時	夜間 22時～6時		
A	市道 6-74 号線 (通称：市道南北線)	57	42	65 以下	60 以下
B	町道東林 2 号線 (通称：ふるさと農道)	67	58		
C	市道 7-103 号線 (一本松付近)	65	56		

注) 調査地点に環境基準値は設定されていないが、参考として「騒音に係る環境基準」B地域（主として住居の用に供される地域）のうち、2車線以上の車線を有する道路に面する地域の環境基準値と比較した。

### 3) 交通量

交通量の調査結果を表 5-2-6 に示す。

調査結果は、昼間・夜間の合計台数が地点Aで 298 台、地点Bで 8,240 台、地点Cで 5,175 台となっていた。

また、昼間・夜間の合計の大型車混入率が地点Aで 8.7%、地点Bで 6.2%、地点Cで 4.6%となっていた。

表 5-2-6 交通量調査結果

地点番号	調査地点	調査結果					
		大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率 (%)	二輪車 (台)	
地点A	市道 6-74 号線 (通称：市道南北線)	昼間	26	266	292	8.9	1
		夜間	0	6	6	0.0	0
		合計	26	272	298	8.7	1
地点B	町道東林 2 号線 (通称：ふるさと農道)	昼間	509	7,425	7,934	6.4	10
		夜間	4	302	306	1.3	1
		合計	513	7,727	8,240	6.2	11
地点C	市道 7-103 号線 (一本松付近)	昼間	231	4,713	4,944	4.7	17
		夜間	6	225	231	2.6	5
		合計	237	4,938	5,175	4.6	22

注) 昼間は 6 時～22 時、夜間は 22 時～6 時。

## 2-2 予測及び評価の結果

### 1. 工事中における工事関係車両の走行に伴う道路交通騒音による影響

#### 1) 予測結果

工事関係車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果を表5-2-7に示す。

予測結果は、工事関係車両の通過する地点Aで65デシベルとなり、増加量は8.2デシベルとなるものと予測する。

表5-2-7 工事関係車両の走行に伴う道路交通騒音予測結果 (L<sub>Aeq</sub>)

単位：デシベル

予測地点 (道路名)	現況 騒音 レベル ①	騒音レベル計算値			予測結果 ①+④	環境基準値 (参考) 注) 昼間 (6~22時)
		現況 ②	工事中 ③	増加量 ④=③-②		
地点A (市道6-74号線)	57	57.8	66.0	8.2	65 (65.2)	65以下

注) 予測地点に環境基準値は設定されていないが、参考として「騒音に係る環境基準」B地域(主として住居の用に供される地域)のうち、2車線以上の車線を有する道路に面する地域の環境基準値と比較した。

#### 2) 環境保全措置の内容と経緯

工事中における工事関係車両の走行に伴う道路交通騒音による影響を緩和するためには、発生源対策として交通量の分散、作業時間の配慮等が考えられる。

本事業の実施にあたっては、できる限り環境への影響を緩和させることとし、表5-2-8に示す環境保全措置を講じる。

表5-2-8 環境保全措置(工事関係車両の走行に伴う道路交通騒音)

環境保全措置	環境保全措置の内容	環境保全措置の種類 注)
走行時間の分散	工事関係車両が集中しないよう走行の時期・時間の分散に努める。 特に朝の通学時間帯は極力避けるよう配慮する。	低減
交通規制等の遵守	工事関係車両は、速度や積載量等の交通規制及び指定走行ルート、標示規制等を遵守するよう指導する。	低減

注) 【環境保全措置の種類】

回避：全部又は一部を行わないこと等により、影響を回避する。

最小化：実施規模又は程度を制限すること等により、影響を最小化。

修正：影響を受けた環境を修復、回復又は復元すること等により、影響を修正する。

低減：継続的な保護又は維持活動を行うこと等により、影響を低減する。

代償：代用的な資源もしくは環境で置き換え、又は提供すること等により、影響を代償する。

#### 3) 評価方法

調査及び予測の結果並びに検討した環境保全措置の内容を踏まえ、以下の観点から評価を行った。

##### ① 環境への影響の緩和の観点

騒音に係る影響が、実行可能な範囲でできる限り緩和され、環境保全についての配慮が適正になされているかどうかを検討した。

##### ② 環境保全のための目標等との整合の観点

騒音の予測結果について、表5-2-9に示す環境保全のための目標との整合が図られているかについて検討した。

表5-2-9 環境保全のための目標（工事関係車両の走行に伴う道路交通騒音）

環境保全目標	具体的な数値	備考
騒音に係る環境基準	道路に面する地域（B地域）の環境基準値（昼間）65 デシベル以下とする。	予測地点については、環境基準値は設定されていないが、主として住宅の用に供される地域に相当する値を目標として設定する。

#### 4) 評価結果

##### (1) 環境への影響の緩和に係る評価

工事関係車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果を表 5-2-10 に示す。本事業の車両の走行による騒音レベルは 65 デシベルと予測され、本事業に伴う増加量は 8.2 デシベルとなるが、環境保全目標として設定した「騒音に係る環境基準」を満足する値となる。また、工事期間中において最大となる値であり、影響は一時的なものにとどまると考える。

さらに、事業の実施にあたっては、「2) 環境保全措置の内容と経緯」に示したように、事業者としてできる限り環境への影響を緩和するため、「走行時間の分散」、「交通規制等の遵守」といった環境保全措置を講じる計画である。

以上のことから、工事中における工事関係車両の走行に伴う道路交通騒音による影響については、環境への影響の緩和に適合するものと評価する。

##### (2) 環境保全のための目標等との整合に係る評価

工事中における工事関係車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果を表 5-2-10 に示す。工事関係車両の通過する地点Aで 65 デシベルとなり、環境保全のための目標値を満足する。

以上のことから、環境保全のための目標との整合は図られているものと評価する。

表5-2-10 環境保全のための目標との整合に係る評価結果  
(工事関係車両の走行に伴う道路交通騒音)

単位：デシベル

予測地点 (道路名)	現況値	予測値 (増加量)	環境保全のための目標
地点A (市道 6-74 号線)	57	65 (8.2)	昼間：65 以下



## 2. 工事中における建設機械の稼働に伴う建設作業騒音による影響

### 1) 予測結果

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測結果を表 5-2-11 及び図 5-2-2(1)、(2)に示す。

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、工事開始後 14 ヶ月目では対象事業実施区域境界南東側で 82 デシベル、31、32 ヶ月目では対象事業実施区域境界南東側で 79 デシベルとなると予測する。対象事業実施区域は規制地域外であるが、参考として騒音規制法に基づく特定建設作業に係る規制基準と比較すると、規制基準値を下回る。

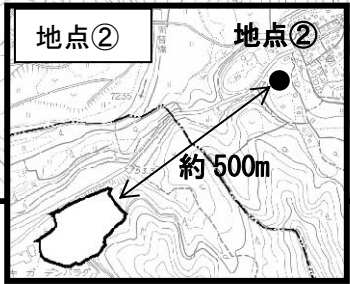
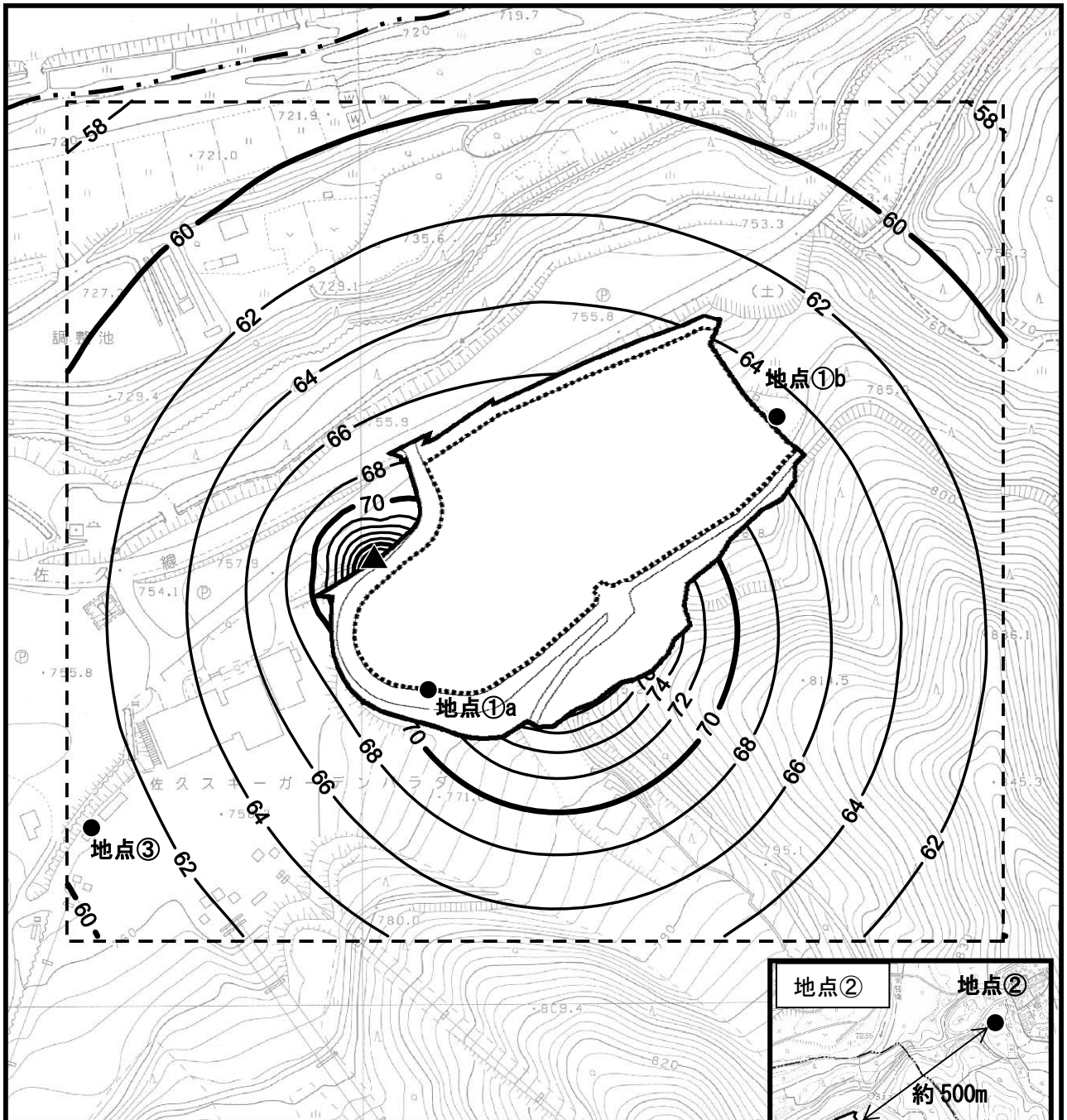
また、近隣の面替地区の代表点である地点②では、14 ヶ月目では 40 デシベル、31、32 ヶ月目では 48 デシベル、佐久スキーガーデンパラダ内にある地点③では 14 ヶ月で 61 デシベル、31、32 ヶ月目で 66 デシベルとなる。

表5-2-11 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測結果 ( $L_{A5}$ )

単位：デシベル

予測地点		予測値		規制基準値 (参考) 注)
		14 ヶ月目	31、32 ヶ月目	
対象事業実施区域境界最大地点		82	79	85 以下
①a	対象事業実施区域 (パラダ側敷地境界)	73	76	
①b	対象事業実施区域 (面替地区側敷地境界)	65	72	
②	面替地区 (上尾崎付近)	40	48	—
③	佐久スキーガーデンパラダ (北パラダセンターハウス)	61	66	

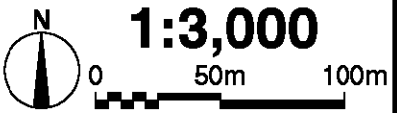
注) 対象事業実施区域は、騒音規制法の規制地域外であるが、参考として、騒音規制法に基づく特定建設作業に係る規制基準値と比較した。



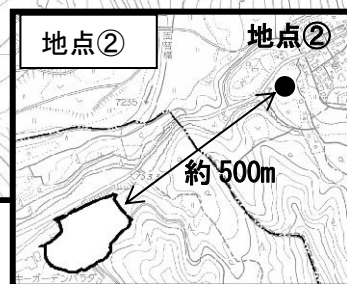
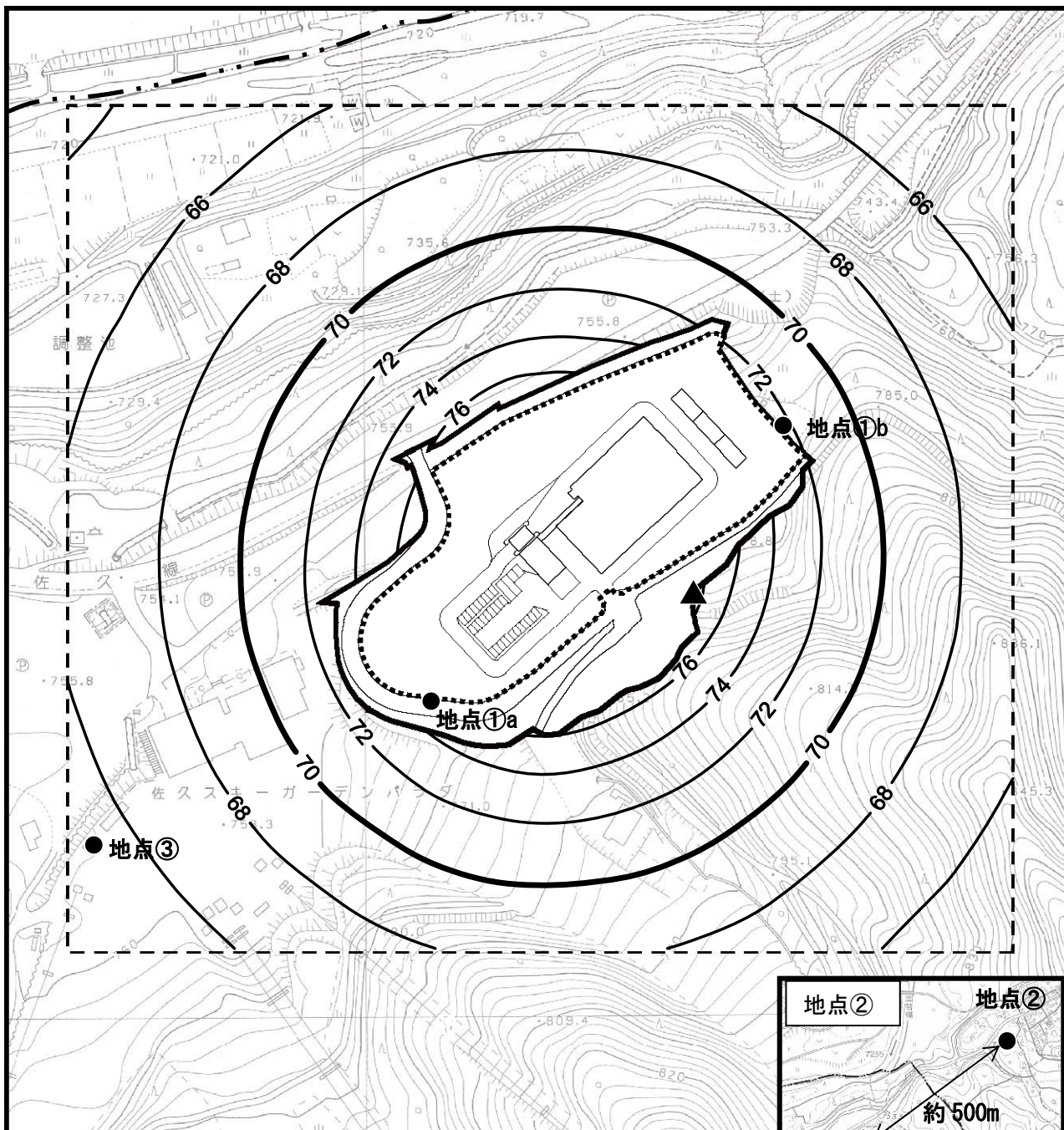
**凡 例**

- : 対象事業実施区域
- : 計画施設用地
- : 予測範囲
- : 等騒音レベル線 (単位: デシベル)
- ▲ : 最大レベル地点 (82 デシベル)
- : 予測地点
- : 市町界

図5-2-2(1) 建設機械の稼働による建設作業騒音の予測結果 (14ヵ月目)



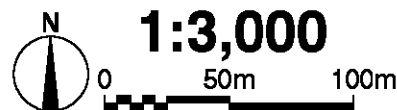




**凡 例**

- : 対象事業実施区域
- : 計画施設用地
- : 予測範囲
- : 等騒音レベル線 (単位: デシベル)
- : 最大レベル地点 (79 デシベル)
- : 予測地点
- : 市町界

図5-2-2 (2) 建設機械の稼働による建設作業騒音の予測結果 (31、32ヵ月目)



## 2) 環境保全措置の内容と経緯

工事中における建設機械の稼働に伴う建設作業騒音による影響を緩和するためには、発生源対策として対策型建設機械の使用や建設機械台数の分散、伝搬経路対策として遮音壁の設置等が考えられる。

本事業の実施にあたっては、できる限り環境への影響を緩和させることとし、表5-2-12に示す環境保全措置を講じる。

表5-2-12 環境保全措置（建設機械の稼働に伴う建設作業騒音）

環境保全措置	環境保全措置の内容	環境保全措置の種類 <sup>注)</sup>
対策型建設機械の使用	騒音の発生源強度を極力低減するよう、低騒音型建設機械の使用や、低騒音型工法の採用に努める。	最小化
建設機械稼働時間の分散	建設機械の稼働台数が集中しないよう工事の時期・時間の分散に努める。	低減
遮音壁の設置	必要に応じて対象事業実施区域境界に遮音壁を設置する。	最小化

注)【環境保全措置の種類】

回避：全部又は一部を行わないこと等により、影響を回避する。

最小化：実施規模又は程度を制限すること等により、影響を最小化する。

修正：影響を受けた環境を修復、回復又は復元すること等により、影響を修正する。

低減：継続的な保護又は維持活動を行うこと等により、影響を低減する。

代償：代用的な資源もしくは環境で置き換え、又は提供すること等により、影響を代償する。

## 3) 評価方法

調査及び予測の結果並びに検討した環境保全措置の内容を踏まえ、以下の観点から評価を行った。

### ① 環境への影響の緩和の観点

騒音に係る影響が、実行可能な範囲でできる限り緩和され、環境保全についての配慮が適正になされているかどうかを検討した。

### ② 環境保全のための目標等との整合の観点

騒音の予測結果について、表5-2-13に示す環境保全のための目標との整合が図られているかについて検討した。

表5-2-13 環境保全のための目標（建設機械の稼働に伴う建設作業騒音）

環境保全目標	具体的な数値	備考
騒音に係る規制基準	対象事業実施区域境界において、規制基準値 85 デシベル以下とする。	対象事業実施区域は、騒音規制法の規制地域外であるが、騒音規制法に基づく特定建設作業騒音に係る規制基準（敷地境界）を目標として設定する。

#### 4) 評価結果

##### (1) 環境への影響の緩和に係る評価

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測結果を表 5-2-14 に示す。本事業による騒音レベルは敷地境界の最大で 82 デシベルと予測されるが、環境保全目標として設定した「騒音に係る規制基準」を満足する値となる。また、工事期間中において最大となる値であり、影響は一時的なものにとどまると考える。なお、近隣の面替地区の代表地点では 48 デシベルと予測され、現状とほとんど変化はないと考える。

さらに、事業の実施にあたっては、「2) 環境保全措置の内容と経緯」に示したように、事業者としてできる限り環境への影響を緩和するため、「対策型建設機械の使用」、「建設機械稼働時間の分散」、「遮音壁の設置」といった環境保全措置を講じる計画である。

以上のことから、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の影響については、環境への影響の緩和に適合するものと評価する。

##### (2) 環境保全のための目標等との整合に係る評価

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音の予測結果を表 5-2-14 に示す。

対象事業実施区域境界での最大地点において、環境保全のための目標値を満足している。

以上のことから、環境保全のための目標との整合は図られているものと評価する。

表5-2-14 環境保全のための目標等との整合に係る評価結果  
(建設機械の稼働に伴う建設作業騒音)

単位：デシベル

予測地点	予測値		規制基準
	14 カ月目	31、32 カ月目	
対象事業実施区域境界最大地点	82	79	85 以下
面替地区（上尾崎付近）	40	48	—

### 3. 供用時におけるごみ搬入車両等の走行に伴う道路交通騒音による影響

#### 1) 予測結果

ごみ搬入車両等の走行に伴う道路交通騒音の予測結果を表5-2-15に示す。

予測結果は、地点Aで62デシベル、地点Bで67デシベル、地点Cで65デシベルであり、現況に対するごみ搬入車両等による増加分は0.1～5.3デシベルとなる。

表5-2-15 ごみ搬入車両等の走行に伴う騒音の予測結果 (L<sub>Aeq</sub>)

単位：デシベル

予測地点 (道路名)	現況 騒音 レベル ①	騒音レベル計算値			予測結果 ①+④	環境基準値 (参考) <sup>注)</sup> 昼間 (6～22時)
		現況 ②	供用時 ③	増加量 ④=③-②		
地点A (市道6-74号線)	57	57.8	63.1	5.3	62 (62.3)	65以下
地点B (町道東林2号線)	67	69.3	69.4	0.1	67 (67.1)	
地点C (市道7-103号線)	65	69.0	69.1	0.1	65 (65.1)	

注) 予測地点に環境基準値は設定されていないが、参考として「騒音に係る環境基準」B地域(主として住居の用に供される地域)のうち、2車線以上の車線を有する道路に面する地域の環境基準値と比較した。

#### 2) 環境保全措置の内容と経緯

ごみ搬入車両等の走行に伴う道路交通騒音の影響を緩和するためには、発生源対策として交通量の分散や作業時間の配慮等が考えられる。

本事業の実施にあたっては、できる限り環境への影響を緩和させることとし、表5-2-16に示す環境保全措置を講じる。

表5-2-16 環境保全措置(ごみ搬入車両等の走行に伴う道路交通騒音)

環境保全措置	環境保全措置の内容	環境保全措置の種類 <sup>注)</sup>
搬入時間の分散	ごみ搬入車両等が一定時間に集中しないよう搬入時間の分散に努める。特に朝の通学時間帯は極力避けるよう配慮する。	低減
交通規制等の遵守	ごみ搬入車両等は、速度や積載量等の交通規制及び指定走行ルート、標示規制等を遵守するよう指導する。	低減
走行ルート等への配慮	現状において、一部の予測地点で環境基準を超過している状況を考慮し、道路管理者、関係自治体との連絡及び調整を密に図り、本事業による影響をできる限り回避及び低減するよう適切な措置を検討する。	低減

注) 【環境保全措置の種類】

回避：全部又は一部を行わないこと等により、影響を回避する。

最小化：実施規模又は程度を制限すること等により、影響を最小化する。

修正：影響を受けた環境を修復、回復又は復元すること等により、影響を修正する。

低減：継続的な保護又は維持活動を行うこと等により、影響を低減する。

代償：代用的な資源もしくは環境で置き換え、又は提供すること等により、影響を代償する。

### 3) 評価方法

調査及び予測の結果並びに検討した環境保全措置の内容を踏まえ、以下の観点から評価を行った。

① 環境への影響の緩和の観点

騒音に係る影響が、実行可能な範囲でできる限り緩和され、環境保全についての配慮が適正になされているかどうかを検討した。

② 環境保全のための目標等との整合の観点

騒音の予測結果について、表 5-2-17 に示す環境保全のための目標との整合が図られているかについて検討した。

表5-2-17 環境保全のための目標（ごみ搬入車両等の走行に伴う道路交通騒音）

環境保全目標	具体的な数値	備考
騒音に係る環境基準	道路に面する地域（B地域）の環境基準値（昼間）65 デシベル以下とする。	予測地点については、環境基準値は設定されていないが、主として住宅の用に供される地域に相当する値を目標として設定する。

### 4) 評価結果

#### (1) 環境への影響の緩和に係る評価

ごみ搬入車両等の走行に伴う道路交通騒音の予測結果を表 5-2-18 に示す。本事業の車両の走行による騒音レベルは 62~67 デシベルと予測され、本事業に伴う増加量は 0.1~5.3 デシベルとなる。

また、事業の実施にあたっては、「2) 環境保全措置の内容と経緯」に示したように、事業者としてできる限り環境への影響を緩和するため、「搬入時間の分散」、「交通規制等の遵守」、「走行ルート等への配慮」といった環境保全措置を講じることで、事業者として可能な限り環境負荷低減に努める計画である。

以上のことから、ごみ搬入車両等の走行に伴う道路交通騒音による影響については、環境への影響の緩和に適合するものと評価する。

#### (2) 環境保全のための目標等との整合に係る評価

ごみ搬入車両等の走行に伴う道路交通騒音の予測結果を表 5-2-18 に示す。

地点A及び地点Cでは、環境保全のための目標値を満足している。地点Bでは、現況で 67 デシベルとなっており、環境保全のための目標値を超過するものの、ごみ搬入車両等の走行に伴う増加分は 0.1 デシベルであり、現況を大きく悪化させることはないと予測される。

以上のことから、環境保全のための目標との整合は図られているものと評価する。

表5-2-18 環境保全のための目標等との整合に係る評価結果  
（ごみ搬入車両等の走行に伴う道路交通騒音）

単位：デシベル

予測地点 （道路名）	現況値	予測値（増加量）	環境保全のための目標
地点A （市道 6-74 号線）	57	62 (5.3)	昼間：65 以下
地点B （町道東林 2 号線）	67	67 (0.1)	
地点C （市道 7-103 号線）	65	65 (0.1)	



#### 4. 供用時における焼却施設の稼働音による影響

##### 1) 予測結果

焼却施設の稼働音の予測結果を表 5-2-19(1)～(3)及び図 5-2-3(1)、(2)に示す。

焼却施設の稼働音による騒音レベル ( $L_{A5}$ ) の最大値は、昼間では計画施設用地境界南東側において 56 デシベル、夜間では計画施設用地境界北西側において 54 デシベルとなるものと予測する。対象事業実施区域は規制地域外であるが、参考として騒音規制法に基づく特定工場に係る第 3 種区域の規制基準と比較すると、規制基準値を下回る。

また、予測した焼却施設の稼働音と現況の騒音（現地調査結果）を合成した騒音レベルについて、通常期でみると、敷地境界付近（地点①a、①b）では最大で 6 デシベル程度増加するものの、近隣の面替地区の代表点である地点②では 1 デシベル程度の増加であり、現況とほとんど変化はない。

また、佐久スキーガーデンパラダ営業期間中においては、現況からの増加はみられない。

表5-2-19(1) 焼却施設稼働音の予測結果 ( $L_{A5}$ )

単位：デシベル

予測地点		時間区分	予測値	規制基準 (参考) <sup>注)</sup>	
計画施設用地境界最大地点		昼間	56	昼間：65 以下 朝・夕：65 以下 夜間：55 以下	
		夜間	54		
①a	対象事業実施区域 (パラダ側敷地境界)	昼間	44		
		夜間	42		
①b	対象事業実施区域 (面替地区側敷地境界)	昼間	50		
		夜間	50		
②	面替地区 (上尾崎付近)	昼間	34		—
		夜間	34		
③	佐久スキーガーデンパラダ (北パラダセンターハウス)	昼間	40		
		夜間	39		

注) 対象事業実施区域は、騒音規制法の規制地域外であるが、参考として、騒音規制法に基づく特定工場に係る規制基準の第 3 種区域の規制基準値と比較した。

表5-2-19(2) 現況と焼却施設稼働音の合成値 通常期 ( $L_{Aeq}$ )

単位：デシベル

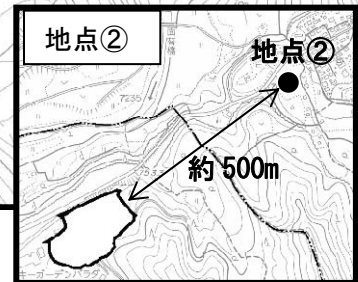
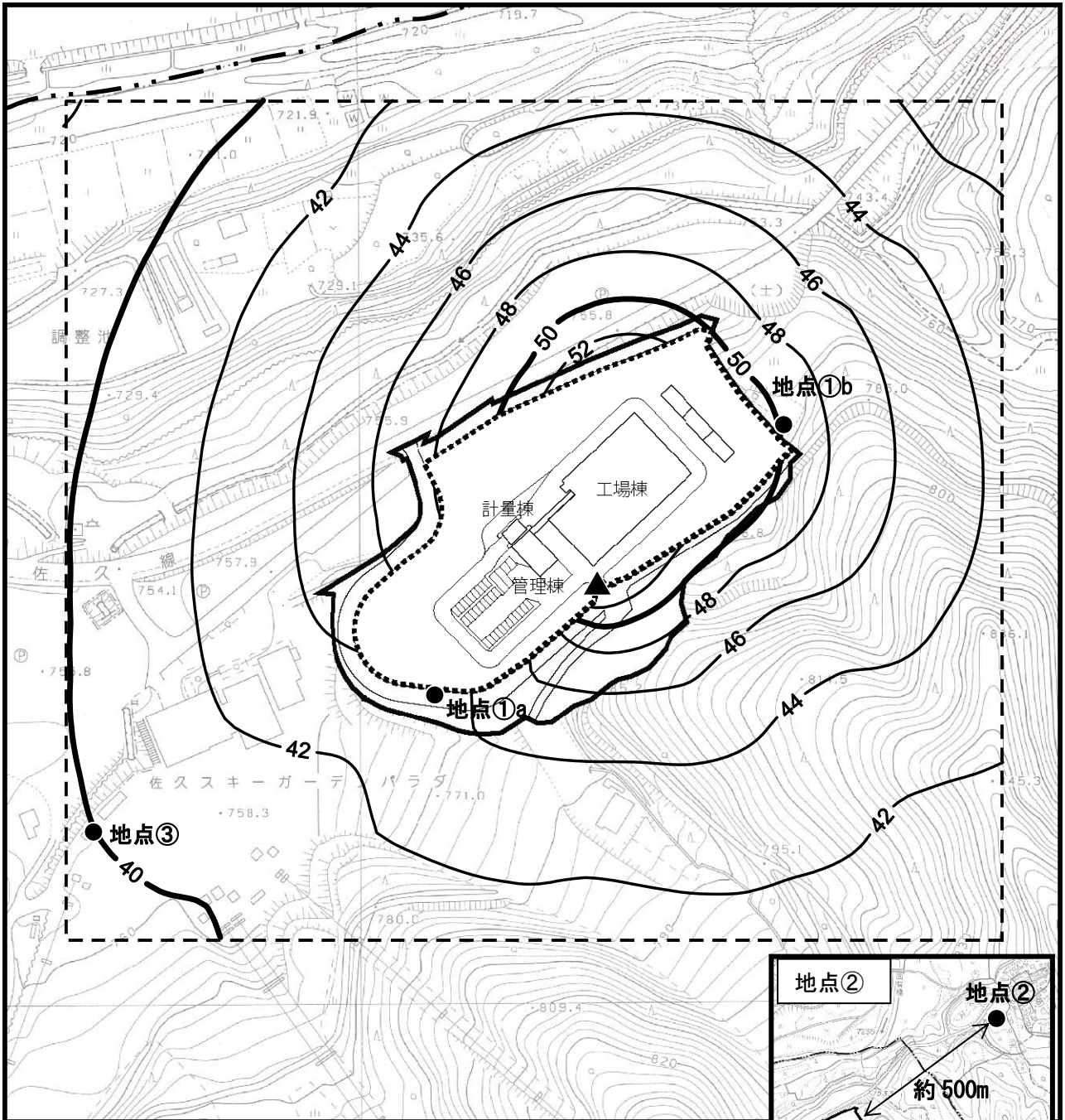
予測地点		時間区分	現況	焼却施設 稼働音	合成値 (増加量)
①a	対象事業実施区域 (パラダ側敷地境界)	昼間	52	44	53 (1)
		夜間	45	42	47 (2)
①b	対象事業実施区域 (面替地区側敷地境界)	昼間	49	50	53 (4)
		夜間	45	50	51 (6)
②	面替地区 (上尾崎付近)	昼間	46	34	46 (0)
		夜間	42	34	43 (1)

表5-2-19(3) 現況と焼却施設の稼働音合成値 佐久スキーガーデンパラダ営業期間中 ( $L_{Aeq}$ )

単位：デシベル

予測地点		時間区分	現況 <sup>注)</sup>	焼却施設 稼働音	合成値 (増加量)
①a	対象事業実施区域 (パラダ側敷地境界)	昼間	63	44	63 (0)
③	佐久スキーガーデンパラダ (北パラダセンターハウス)	昼間	65	40	65 (0)

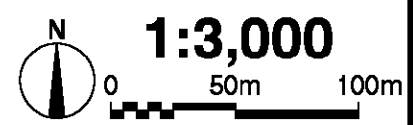
注) 佐久スキーガーデンパラダの営業時間中 (8:30～16:30)



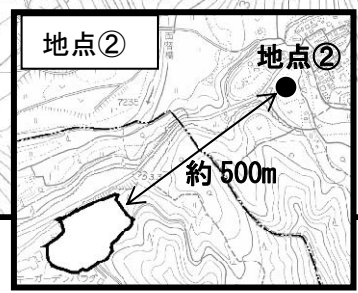
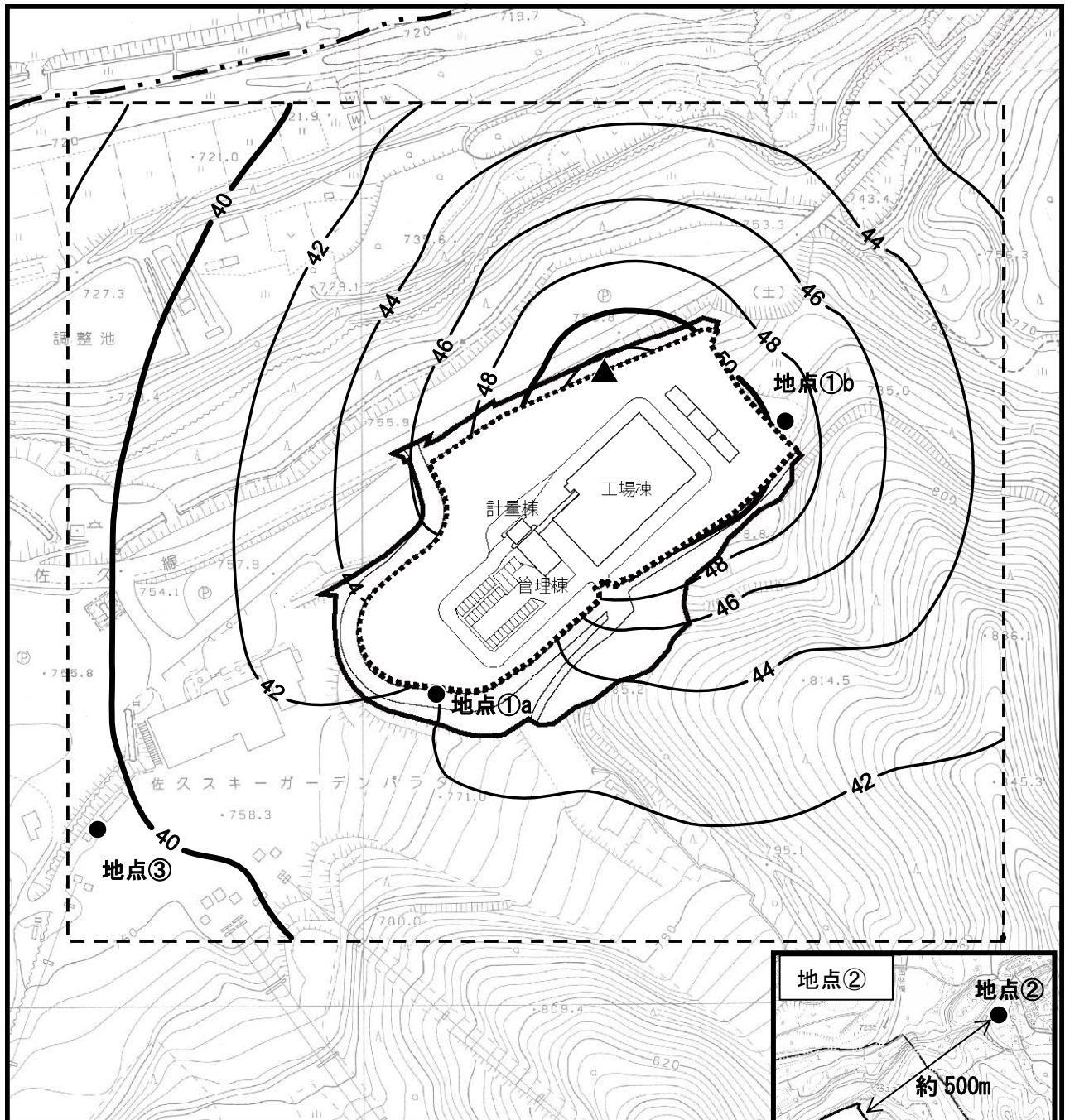
**凡 例**

- : 対象事業実施区域
- : 計画施設用地
- : 予測範囲
- : 等騒音レベル線 (単位: デシベル)
- ▲ : 最大レベル地点 (56 デシベル)
- : 予測地点
- - - - : 市町界

図 5-2-3(1) 施設の稼働音の予測結果 (昼間)



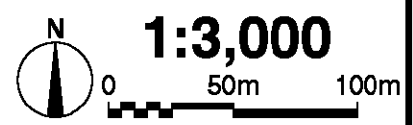




**凡 例**

- : 対象事業実施区域
- : 計画施設用地
- : 予測範囲
- : 等騒音レベル線 (単位: デシベル)
- : 最大レベル地点 (54 デシベル)
- : 予測地点
- : 市町界

図 5-2-3(2) 施設の稼働音の予測結果 (夜間)



## 2) 環境保全措置の内容と経緯

供用時における焼却施設の稼働音による影響を緩和するためには、発生源対策として対策型設備機器の使用や伝搬経路対策として吸音材の設置等が考えられる。

本事業の実施にあたっては、できる限り環境への影響を緩和させることとし、表5-2-20に示す環境保全措置を講じる。

表5-2-20 環境保全措置（焼却施設の稼働音）

環境保全措置	環境保全措置の内容	環境保全措置の種類 <sup>注)</sup>
対策型設備機器の使用	騒音の発生源強度を極力低減するよう、低騒音型設備機器の採用に努める。	最小化
吸音材の設置	主な音源となる設備機器を設置する機械室の壁には吸音材を設置する。	最小化

注) 【環境保全措置の種類】

回避：全部又は一部を行わないこと等により、影響を回避する。

最小化：実施規模又は程度を制限すること等により、影響を最小化する。

修正：影響を受けた環境を修復、回復又は復元すること等により、影響を修正する。

低減：継続的な保護又は維持活動を行うこと等により、影響を低減する。

代償：代用的な資源もしくは環境で置き換え、又は提供すること等により、影響を代償する。

## 3) 評価方法

調査及び予測の結果並びに検討した環境保全措置の内容を踏まえ、以下の観点から評価を行った。

### ① 環境への影響の緩和の観点

騒音に係る影響が、実行可能な範囲でできる限り緩和され、環境保全についての配慮が適正になされているかどうかを検討した。

### ② 環境保全のための目標等との整合の観点

騒音の予測結果について、表5-2-21に示す環境保全のための目標との整合が図られているかについて検討した。

表5-2-21 環境保全のための目標（焼却施設の稼働音）

環境保全目標	具体的な数値	備考
騒音に係る規制基準	計画施設用地境界において 昼間：65 デシベル以下 朝・夕：65 デシベル以下 夜間：55 デシベル以下	対象事業実施区域は、騒音規制法の規制地域外であるが、騒音規制法に基づく特定工場に係る規制基準の第3種区域の値（敷地境界）を目標として設定する。

#### 4) 評価結果

##### (1) 環境への影響の緩和に係る評価

焼却施設の稼働音の予測結果を表5-2-22に示す。予測した焼却施設の稼働音と現状の騒音(現地調査結果)を合成した騒音レベルをみると、敷地境界付近(地点①a、①b)では最大で6デシベル程度増加するものの、近隣の面替地区の代表地点である地点②では1デシベル程度の増加であり、現状とほとんど変化はないと考える。

さらに、事業の実施にあたっては、「2) 環境保全措置の内容と経緯」に示したように、事業者としてできる限り環境への影響を緩和するため、「対策型設備機器の使用」、「吸音材の設置」といった環境保全措置を講じる計画である。

以上のことから、供用時における焼却施設の稼働音による影響については、環境への影響の緩和に適合するものと評価する。

表5-2-22 現況と焼却施設稼働音の合成値 通常期 (L<sub>Aeq</sub>)

単位：デシベル

予測地点		時間区分	現況値	焼却施設稼働音	合成値(増加量)
①a	対象事業実施区域 (パラダ側敷地境界)	昼間	52	44	53 (1)
		夜間	45	42	47 (2)
①b	対象事業実施区域 (面替地区側敷地境界)	昼間	49	50	53 (4)
		夜間	45	50	51 (6)
②	面替地区 (上尾崎付近)	昼間	46	34	46 (0)
		夜間	42	34	43 (1)

##### (2) 環境保全のための目標等との整合に係る評価

焼却施設の稼働音の予測結果を表5-2-23に示す。計画施設用地境界での最大地点において、環境保全のための目標を満足している。

以上のことから、環境保全のための目標との整合は図られているものと評価する。

表5-2-23 環境保全のための目標との整合に係る評価結果(焼却施設の稼働音)

単位：デシベル

予測地点	時間区分	予測値	環境保全のための目標
計画施設用地境界最大地点	昼間	56	昼間：65以下 朝・夕：65以下 夜間：55以下
	夜間	54	