

修正箇所を太字、下線で示しています。

## 2. 調査地域及び地点

騒音の調査地域は、建設工事機械及び本計画施設稼働時の騒音発生源等による影響を予測するため、対象事業実施区域敷地境界及び周囲 200m 以内の住居地点等を対象として騒音を調査した。また、工事関係車両及び廃棄物搬入出車両等の走行による騒音の影響を予測するため、本計画施設へのアクセス道路沿道にて道路交通騒音を調査した。

調査地点の調査項目と設定期理由を表 4.2.2 に、調査地点の位置を図 4.2.1(1)～(2)に示す。

表 4.2.2 騒音に係る現地調査地点の設定期理由

調査項目	音源	地点名	設定期理由
総合騒音	<b>【現況、将来】</b> ・ <b>総合騒音 No.3 周辺での総合された音源</b>	総合騒音 No.3	対象事業実施区域の西側集落の代表地点。建設工事機械及び本計画施設稼働時の騒音発生源等による影響を把握するため、調査地点として選定した。
特定騒音	<b>【現況】</b> ・ <b>特定騒音 No.1 及び No.2 周辺の音源（通行車両及び現有施設由来のものを除く）</b>  <b>【将来】</b> ・ <b>建設機械</b> ・ <b>計画施設機械設備</b>	特定騒音 No.1	対象事業実施区域内の代表地点。西に集落があり、建設工事機械及び本計画施設稼働時の騒音発生源等による影響を把握するため、調査地点として選定した。
		特定騒音 No.2	対象事業実施区域内の代表地点。南に大王わさび農場があり、建設工事機械及び本計画施設稼働時の騒音発生源等による影響を把握するため、調査地点として選定した。
道路交通騒音	<b>【現況】</b> ・ <b>通行車両</b> <b>（現施設のごみ搬入車両等を含む）</b>  <b>【将来】</b> ・ <b>一般車両</b> ・ <b>工事関係車両</b> ・ <b>ごみ搬入車両等</b>	道路騒音 A	北側からの工事関係車両及びごみ搬入車両等の運行ルート <sup>1</sup> の代表地点（主要地方道穂高明科線）。工事関係車両及びごみ搬入車両等の影響を把握するため、調査地点として選定した。
		道路騒音 B	南側からの工事関係車両及びごみ搬入車両等の運行ルート <sup>2</sup> の代表地点（穂高 1 級 20 号線）。工事関係車両及びごみ搬入車両等の影響を把握するため、調査地点として選定した。
		道路騒音 C	西側からの工事関係車両及びごみ搬入車両等の運行ルート <sup>3</sup> の代表地点（主要地方道穂高明科線）。工事関係車両及びごみ搬入車両等の影響を把握するため、調査地点として選定した。
自動車交通量 走行速度		主なアクセス道路の交差点 白金橋東側交差点 主なアクセス道路の交差点 安曇野橋南交差点	工事関係車両及びごみ搬入車両等の騒音による影響を把握するため、交通量及び走行速度を把握する必要があることから、上記道路交通騒音調査地点における交通の状況を把握できる地点を調査地点として選定した。

## エ 走行速度

予測に用いる走行速度は、「第 1 節大気質」の「2. 工事中における運搬車両の走行に伴う大気質への影響」と同様に、対象道路の規制速度と走行速度の現地調査結果から設定した。

表 4.2.12 走行速度条件

予測地点	設定した走行速度(km/h)
道路騒音 A	40
道路騒音 B	50
道路騒音 C	40

### (5) 予測結果

工事関係車両の走行に伴い発生する騒音の予測結果を表 4.2.13 に示す。

道路騒音 A、B、C の騒音レベルは 67dB、72dB、68dB であった。工事関係車両の走行による増加量は、0.1~0.3dB であった。

表 4.2.13 道路交通騒音予測結果

予測地点 (道路名)	現況の 道路交通騒音 の測定値	一般車両の 計算値	予測値 (工事関係車 両を含む将来 の交通)	環境基準 <sup>注2)</sup> (参考)
				昼間 (6~22 時)
道路騒音 A (主要地方道穂高明科線)	67 (夏季)	66	67	70 以下
	67 (冬季)	(66.3)	(66.5)	
道路騒音 B (穂高 1 級 20 号線)	72 (夏季)	72	72	65 以下
	72 (冬季)	(72.3)	(72.4)	
道路騒音 C (主要地方道穂高明科線)	67 (夏季)	68	68	70 以下
	66 (冬季)	(67.7)	(68.0)	

**注)** いずれの予測地点においても環境基準は設定されていないが、参考までに騒音に係る環境基準を示す。

主要地方道穂高明科線：道路に面する地域のうち、幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準。

穂高 1 級 20 号線：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。

### (6) 予測の信頼性

予測結果の信頼性に関わる予測条件の設定内容及び予測結果との関係について表 4.2.14 に整理した。

予測にあたっては、現時点で確定していない工事関係車両台数については環境影響が大きくなる場合の条件を採用している。このため、予測結果は環境影響の程度を評価するにあたって十分な信頼性を有しているものとする。

### (5) 予測結果

建設機械の稼働に伴い発生する騒音の予測結果を表 4.2.19 及び図 4.2.7(1)～(2)に示す。

対象事業実施区域の敷地境界に位置する特定騒音 No.1 及び No.2 の騒音レベル( $L_{A5}$ )は 63dB、67dB であり、安曇野市公害条例に基づく特定建設作業に係る規制基準を下回った。

周辺民家の代表地点である総合騒音 No.3 の騒音レベル( $L_{Aeq}$ )は 62dB であった。

表 4.2.19 建設作業騒音の予測結果

単位：dB

予測地点	騒音 評価値	暗騒音の 測定値	建設作業騒音 の予測値	予測値 (暗騒音+建設 作業騒音)	規制基準
特定騒音 No.1	$L_{A5}$	51	63	63	75 以下
特定騒音 No.2	$L_{A5}$	47	67	67	
総合騒音 No.3	$L_{Aeq}$	58	59	62	—

### (6) 予測の信頼性

予測結果の信頼性に関わる予測条件の設定内容及び予測結果との関係について表 4.2.20 に整理した。

予測にあたっては、現時点で確定していない建設機械の稼働状況については環境影響が大きくなる場合の条件を採用している。このため、予測結果は環境影響の程度を評価するにあたって十分な信頼性を有しているものとする。

表 4.2.20 予測の信頼性に係る条件設定内容と予測結果の関係

項目	設定内容	予測結果との関係
騒音の予測式	日本音響学会の建設工事騒音予測モデル ASJ CN-Model2007 を用いた。	一般的な建設工事に適用できる予測モデルを使用しており、予測式の適用は適切であるとする。
騒音発生源の設定	建設工事の最盛期を含む 12 か月間の建設機械の稼働状況を想定し、8 時間連続して稼働する条件とした。	建設機械の台数は想定ではあるが、工事期間中は連続して稼働する条件としており、影響が大きくなる条件を考慮しているとする。
暗騒音レベルの設定	暗騒音レベルは現地調査結果を用いた。	騒音の予測結果には、現地調査による暗騒音を含んでおり、予測結果は妥当であるとする。

## (9) 評価結果

### 1) 環境への影響の緩和に係る評価

事業者としてできる限り環境への影響を緩和するため、「工事用仮囲いの設置」、「低騒音型・低振動型建設機械の使用」、「建設機械の稼働時間の分散」、「建設機械稼働時間の抑制」を実施する予定である。

「低騒音型・低振動型建設機械の使用」により、発生源の騒音レベルを抑制する。また、「建設機械の稼働時間の分散」、「建設機械稼働時間の抑制」により建設機械の稼働の集中や、稼働時間が長引くのを避ける。さらに、「工事用仮囲いの設置」により、周囲に伝搬する騒音を緩和する。

これらの対策の実施により建設機械の稼働に伴い発生する騒音の影響は緩和されると考える。

以上のことから、建設機械の稼働に伴い発生する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) 環境の保全に関する目標との整合性に係る評価

建設機械の稼働に伴い発生する建設作業騒音の予測結果を表 4.2.23 に示す。

敷地境界の予測地点である特定騒音 No.1 及び No.2 の騒音レベルは 63dB、67dB、周辺民家の代表地点である総合騒音 No.3 の騒音レベルは 62dB であった。

すべての予測地点において環境保全に関する目標を満足していることから、環境保全に関する目標との整合性は図られているものと評価する。

表 4.2.23 環境保全のための目標との整合に係る評価結果  
(建設機械の稼働に伴い発生する騒音)

単位：dB

予測地点	騒音評価値	現況 ( <u>暗騒音</u> )	予測値( <u>暗騒音+</u> <u>建設作業騒音</u> )	環境保全に関する目標
特定騒音 No.1	$L_{A5}$	51	63	75 以下
特定騒音 No.2	$L_{A5}$	47	67	
総合騒音 No.3	$L_{Aeq}$	58	62	65 以下

## (5) 予測結果

### 1) 将来のごみ搬入車両等の交通状況

「第1節大気質」で示すとおり、将来のごみ搬入量等の交通状況は、現在と同様か、やや通行台数が減少すると予測される。

### 2) 将来の道路交通騒音の状況

1) より、将来のごみ搬入車両等の交通状況は、現在と同様かやや通行台数が減少することから、将来の道路交通騒音の状況は、現在と同等程度であると予測される。

将来のごみ搬入車両等の走行を含む道路交通騒音の予測結果を表 4.2.24 に示す。

表 4.2.24 道路交通騒音予測結果

単位：dB

予測地点 (道路名)	現況の道路交通 騒音レベル	予測値 <sup>注1</sup> ごみ搬入車両等 を含む将来の交通	環境基準 <sup>注2</sup> (参考)
			昼間(6~22時)
道路騒音 A (主要地方道穂高明科線)	67 (夏季) 67 (冬季)	67	70 以下
道路騒音 B (穂高 1 級 20 号線)	72 (夏季) 72 (冬季)	72	65 以下
道路騒音 C (主要地方道穂高明科線)	67 (夏季) 66 (冬季)	67	70 以下

注 1) 季毎の現況騒音レベルのうち、高い値を予測値として採用。

注 2) いずれの予測地点においても環境基準は設定されていないが、参考までに騒音に係る環境基準を示す。

主要地方道穂高明科線：道路に面する地域のうち、幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準。

穂高 1 級 20 号線：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。

## (6) 予測の信頼性

予測結果の信頼性に関わる予測条件の設定内容及び予測結果との関係について表 4.2.25 に整理したとおり、予測結果は環境影響の程度を評価するにあたって十分な信頼性を有しているものとする。

### (5) 予測結果

設備機器の稼働に伴い発生する騒音の予測結果を表 4.2.32 及び図 4.2.11(1)～(4)に示す。

対象事業実施区域の敷地境界に位置する特定騒音 No.1 及び No.2 の昼間が 52dB、53dB、夜間がいずれも 49dB であり、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下回った。

周辺民家の代表地点である総合騒音 No.3 の昼間の騒音レベルは 58dB、夜間 52dB であった。施設の稼働に伴う騒音の影響は小さいが、他 2 地点と比較して暗騒音が大きく、昼間、夜間ともに他 2 地点より騒音レベルが大きい結果となった。

表 4.2.32 施設稼働騒音の予測結果

単位：dB

予測地点	時間区分	騒音評価値	暗騒音の測定値	施設稼働騒音の計算値	予測値(暗騒音+施設稼働騒音)	規制基準	
特定騒音 No.1	昼間	L <sub>A5</sub>	51	46	52	昼 間：65 以下 朝・夕：65 以下 夜 間：55 以下	
	夜間		45	46	49		
特定騒音 No.2	昼間	L <sub>A5</sub>	47	51	53		
	夜間		45	47	49		
総合騒音 No.3	昼間	L <sub>Aeq</sub>	58	42	58		—
	夜間		52	42	52		

注 1) 施設稼働騒音：焼却施設及び不燃物処理施設からの騒音レベル。

注 2) 暗騒音：現地調査の結果から得られた、現況の騒音レベル。時期別、平日・休日別に測定した結果のうち、最も高い値を採用。

注 3) 予測値：施設稼働騒音と暗騒音を合成した騒音レベルの予測値。