

## 4-2 騒音

### 4-2-1 調査対象地域

調査対象地域は、事業実施による騒音の影響が考えられる事業計画地の周辺及び廃棄物運搬車両の走行経路の沿道とした。

### 4-2-2 現況把握

#### (1) 現況把握項目

現況把握項目は、生活環境影響調査項目として抽出した騒音の状況とした。なお、関連項目である土地利用、人家等、交通量の状況、関係法令については第2章で整理した。

#### (2) 現況把握方法

##### 1) 既存資料調査

既存資料調査は、以下に示す既存資料の収集、整理により行った。

- ・「大気・化学物質・騒音等環境調査報告書第53報」（平成30年9月 熊本県）及び過去4年分の同書
- ・「平成30年度（2018年度）版 熊本の環境」（平成31年2月 熊本県）
- ・「平成30年熊本県統計年鑑」（平成31年3月 熊本県）及び過去4年分の同書

##### 2) 現地調査

騒音の現地調査内容を表4-2-1に、調査地点の位置を図4-2-1に示す。

表4-2-1 騒音の現地調査内容

調査項目	調査方法	調査地点 (図4-2-1参照)	調査期間
騒音レベル ( $L_{Aeq}$ 、 $L_{50}$ 、 $L_5$ 、 $L_{95}$ )	JIS Z 8731 (環境騒音の表示・測定方法)等による方法	事業計画地及び 周辺の集落2地点	平日：2018年11月 20日(火)11時～21日(水)11時 休日：2018年12月 8日(土)11時～9日(日)11時
		廃棄物運搬車両 の影響が大きい と想定される道 路の沿道2地点	2018年11月 20日(火)～21日(水)(16時間連続)
交通量※ 車両速度	ハンドカウンター及 びストップウォッチ により計数する方法		2018年11月20日(火)～21日(水)

※) 交通量は大気質に係る調査と同じ内容である。調査結果は「4-1 大気質」を参照。



凡 例

- : 事業計画地
- : 一般地域調査地点
- : 沿道地域調査地点、交通量等調査地点



Scale 1:25,000

図 4-2-1 騒音の現地調査地点位置図

### (3) 現況把握の結果

#### 1) 既存資料調査

##### ① 騒音の状況

宇土市及び宇城市では、道路に面する地域における騒音の面的評価が実施されている。平成29年度の結果は表4-2-2に示すとおりであり、環境基準達成率（昼夜）は、宇土市87.0%、宇城市86.6%となっている。

表4-2-2 道路に面する地域における面的評価結果(平成29年度)

実施主体	路線名	評価 区間 延長	評価結果(戸)				
			住居等 戸数	環境基準達成状			
				昼夜とも 基準値以下	昼間のみ 基準値以下	夜間のみ 基準値以下	昼間・夜間 とも基準値 超過
宇土市	一般国道57号	9.4km	304	264(86.8%)	0(0.0%)	1(0.3%)	39(12.8%)
	走瀧廻江線	0.4km	3	3(100%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)
	合計	9.8km	307	267(87.0%)	0(0.0%)	1(0.3%)	39(12.7%)
宇城市	一般国道3号	10.3km	506	368(72.7%)	35(6.9%)	0(0.0%)	103(20.4%)
	一般国道57号	9.1km	314	270(86.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	44(14.0%)
	一般国道218号	7.6km	152	117(77.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	35(23.0%)
	一般国道266号	29.8km	929	909(97.8%)	0(0.0%)	14(1.5%)	6(0.6%)
	八代鏡宇土線	7.5km	410	352(85.9%)	6(1.5%)	7(1.7%)	45(11.0%)
	松橋停車場線	2.8km	403	344(85.4%)	0(0.0%)	45(11.2%)	14(3.5%)
	中小野浦川内線	5.0km	145	143(98.6%)	0(0.0%)	0(0.0%)	2(1.4%)
	松橋インター線	3.3km	61	52(85.2%)	0(0.0%)	4(6.6%)	5(8.2%)
	八代不知火線	5.3km	100	59(59.0%)	0(0.0%)	1(1.0%)	40(40.0%)
	合計	80.7km	3,020	2,614(86.6%)	41(1.4%)	71(2.4%)	294(9.7%)

出典：「大気・化学物質・騒音等環境調査報告書第53報」(平成30年9月 熊本県)

## ② 発生源の状況

騒音規制法に基づく特定施設を表4-2-3に示す。宇土市及び宇城市では空気圧縮機等が最も多く、美里町では織機が最も多くなっている。

表4-2-3 騒音規制法に基づく特定施設数（2015年度）

届出の種類	施設数			
	熊本県全体	宇土市	宇城市	美里町
金属加工機械	2,371	111	112	5
空気圧縮機等	11,852	479	562	45
土石用破碎機等	883	30	0	12
織機	489	0	0	50
建設用資材製造機	248	4	22	1
穀物用製粉機	84	2	0	0
木材加工機械	1,322	25	0	20
抄紙機	43	0	0	0
印刷機械	974	34	0	0
合成樹脂用射出成型機	794	65	0	0
鋳造型機	105	0	0	0
合計	19,165	750	686	133

出典：独立行政法人国立環境研究所 環境GIS 生活環境情報サイト <http://www.gis.nies.go.jp/life/>

## ③ 公害苦情の状況

過去5年間(平成25～29年度)の騒音に係る苦情の受理件数を表4-2-4に示す。

平成29年度の熊本県全体における受理件数は152件であり、宇土市で3件、宇城市で0件、下益城郡（美里町）では0件である。

表4-2-4 公害苦情受理件数(騒音)

受理機関	年度				
	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
宇土市	2	5	3	0	3
宇城市	2	0	3	3	0
下益城郡 (美里町)	0	0	0	0	0
熊本県	0	0	4	2	4
熊本県合計	122	129	166	144	152

出典：「平成30年熊本県統計年鑑」(平成31年3月 熊本県)及び過去4年分の同報告書

## 2) 現地調査

### ① 騒音・交通量

騒音調査結果を表4-2-5及び表4-2-6に示す。

平日の環境騒音の等価騒音レベル( $L_{Aeq}$ )は、昼間が50～56dB、夜間が45～51dBであり、C類型の環境基準と比較すると、事業計画地内の夜間が環境基準を超過していたがその他の地点及び時間帯は環境基準を満足した。

休日の環境騒音の等価騒音レベル( $L_{Aeq}$ )は、昼間49～54dB、夜間44～46dBであり、C類型の環境基準と比較すると、昼間夜間ともに全ての地点で環境基準を満足した。

道路交通騒音は、搬入ルート北側及び搬入ルート南側とも、昼間65dBであり、「C地域のうち車線を有する道路に面する地域」の環境基準と比較すると、両地点とも環境基準を満足した。

なお、交通量の調査結果は「4-1 大気質」に記載のとおりである。

表4-2-5 騒音調査結果（平日）単位：dB

調査地点 [環境基準の種類]		時間 区分	調査結果		環境基準 ( $L_{Aeq}$ )
			$L_{Aeq}$	$L_5$	
環境騒音	事業計画地内 [C 類型]	昼間	56	59	60
		夜間	51	55	50
	あおば病院駐車場 [C 類型]	昼間	52	55	60
		夜間	45	48	50
	萩尾神社 [C 類型]	昼間	50	51	60
		夜間	47	47	50
道路交通 騒音	搬入ルート北側 [C 類型]	昼間	65	69	65
	搬入ルート南側 [C 類型]	昼間	65	71	65

- 注) 1. 時間区分：昼間：6:00～22:00、夜間22:00～翌6:00  
 2. C類型：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域。  
 3.  $L_{Aeq}$ （等価騒音レベル）：騒音レベルの平均値  
 4.  $L_5$ （5%時間率騒音レベル）：測定時間の5%にあたる時間について、その騒音レベルを超える騒音が発生している、という騒音レベルを示す。騒音の予測計算に用いる数値である。

表4-2-6 騒音調査結果（休日）単位：dB

調査地点 [環境基準の種類]		時間 区分	調査結果		環境基準 ( $L_{Aeq}$ )
			$L_{Aeq}$	$L_5$	
環境騒音	事業計画地内 [C 類型]	昼間	54	57	60
		夜間	46	51	50
	あおば病院駐車場 [C 類型]	昼間	53	55	60
		夜間	44	46	50
	萩尾神社 [C 類型]	昼間	49	49	60
		夜間	44	45	50

- 注) 1. 時間区分：昼間：6:00～22:00、夜間22:00～翌6:00  
 2. C類型：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域。  
 3.  $L_{Aeq}$ （等価騒音レベル）：騒音レベルの平均値  
 4.  $L_5$ （5%時間率騒音レベル）：測定時間の5%にあたる時間について、その騒音レベルを超える騒音が発生している、という騒音レベルを示す。騒音の予測計算に用いる数値である。

## ② 車両速度

車両速度の調査結果を表4-2-7及び表4-2-8に示す。

搬入ルート北側の車両速度は昼間が45～50km/h、夜間が46～57km/hであり、搬入ルート南側の車両速度は昼間が55～61km/h、夜間が58～64km/hであった。

表4-2-7 車両速度調査結果（搬入ルート北側）

時間帯区分	走行車線	車種区分	車両速度 (km/時)
昼間	東行き（クリーンセンター方向）	大型・搬入車両	45
		小型車両	50
	西行き	大型・搬入車両	48
		小型車両	50
夜間	東行き（クリーンセンター方向）	大型・搬入車両	46
		小型車両	52
	西行き	大型・搬入車両	48
		小型車両	57

注）車種区分：大型車両はトラック、バス等、搬入車両は委託収集のパッカー車、小型車車両は乗用車、軽乗用車、小型貨物車等を示す。

表4-2-8 車両速度調査結果（搬入ルート南側）

時間帯区分	走行車線	車種区分	車両速度 (km/時)
昼間	北行き（クリーンセンター方向）	大型・搬入車両	57
		小型車両	61
	南行き	大型・搬入車両	55
		小型車両	58
夜間	北行き（クリーンセンター方向）	大型・搬入車両	60
		小型車両	64
	南行き	大型・搬入車両	58
		小型車両	62

注）車種区分：大型車両はトラック、バス等、搬入車両は委託収集のパッカー車、小型車車両は乗用車、軽乗用車、小型貨物車等を示す。

### 4-2-3 予 測

#### (1) 施設の稼働による影響

焼却施設の稼働により発生する騒音が、事業計画地周辺に及ぼす影響について予測した。

#### 1) 予測対象時期

予測対象時期は、施設の稼働が定常的となる時期とした。

#### 2) 予測項目

予測項目は騒音レベルとした。

#### 3) 予測方法

##### ① 予測式

騒音の予測式は、以下に示す日本音響学会のASJ CN-Model 2007を用いた。

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

ここで、 $L_{Aeff,i}$  : 予測地点におけるi番目の建設機械(又は施設)からの騒音レベル

$L_{WAeff,i}$  : i番目の建設機械(又は施設)のA特性実効音響パワーレベル (dB)

$r_i$  : i番目の建設機械(又は施設)の中心から予測点までの距離 (m)

$\Delta L_{cor,i}$  : 伝搬に影響を与える各種要因に関する補正量の和 (dB)

$$\Delta L_{cor,i} = \Delta L_{dif,i} + \Delta L_{grnd,i} + \Delta L_{airr,i} + \Delta L_{etc,i}$$

$\Delta L_{dif,i}$  : i番目の建設機械(又は施設)からの騒音に対する  
回折に伴う減衰に関する補正量 (dB)

$\Delta L_{grnd,i}$  : i番目の建設機械(又は施設)からの騒音に対する  
地表面の影響による減衰に関する補正量 (=0dB)

$\Delta L_{airr,i}$  : i番目の建設機械(又は施設)からの騒音に対する  
空気の音響吸収の影響に関する補正量 (=0dB)

$\Delta L_{etc,i}$  : i番目の建設機械(又は施設)からの騒音に対する  
その他の影響に関する補正量 (=0dB)

回折減衰量  $\Delta L_{dif,i}$  は次式を用いて算出した。

$$\Delta L_{dif,i} = \begin{cases} -10 \log_{10} \delta - 18.4 & \delta \geq 1 \\ -5 \pm 15.2 \sinh^{-1}(|\delta|^{0.42}) & -0.069 \leq \delta < 1 \\ 0 & \delta < -0.0691 \end{cases}$$

ただし、式中の±符号は、 $\delta < 0$ のときに+、 $\delta \geq 0$ のときに-とする。

各音源からの騒音レベルの合成には次式を用いた。

$$L_{total} = 10 \log \left( \sum 10^{L_{Aeff,i}/10} \right)$$

$L_{total}$  : 全音源の騒音レベル (dB)

$L_{Aeff,i}$  : 各騒音源からの騒音レベル (dB)

## ② 予測条件

### A. 発生騒音レベル

施設から発生する騒音レベルを表4-2-9に示す。

焼却施設の稼働時間は、24時間とした。

表4-2-9 施設の発生騒音レベル

種別	パワーレベル (dB)	台数	設置場所	
焼却施設	押込送風機	98	2	屋内
	二次送風機	99	2	
	ストーカ油圧装置	96	2	
	ボイラ給水ポンプ	98	2	
	脱気器給水ポンプ	98	2	
	蒸気タービン	102	1	
	潤滑油装置	92	1	
	給水設備ポンプ類	88	1	
	排水処理ポンプ類	90	1	
	灰クレーン	103	1	
	灰出しコンベア	92	2	
	雑用空気圧縮機	81.5	1	
	誘引送風機	105	2	
	ごみクレーン	107	2	
	純水装置	90.5	1	
	蒸気復水器	103	1	

出典) 類似施設資料



## B. 音源の位置及び予測地点

音源の位置を図4-2-2に示す。時間率騒音レベルの予測地点は騒音の影響が最も大きいと考えられる敷地境界、等価騒音レベルの予測地点は民家側の敷地境界とした。

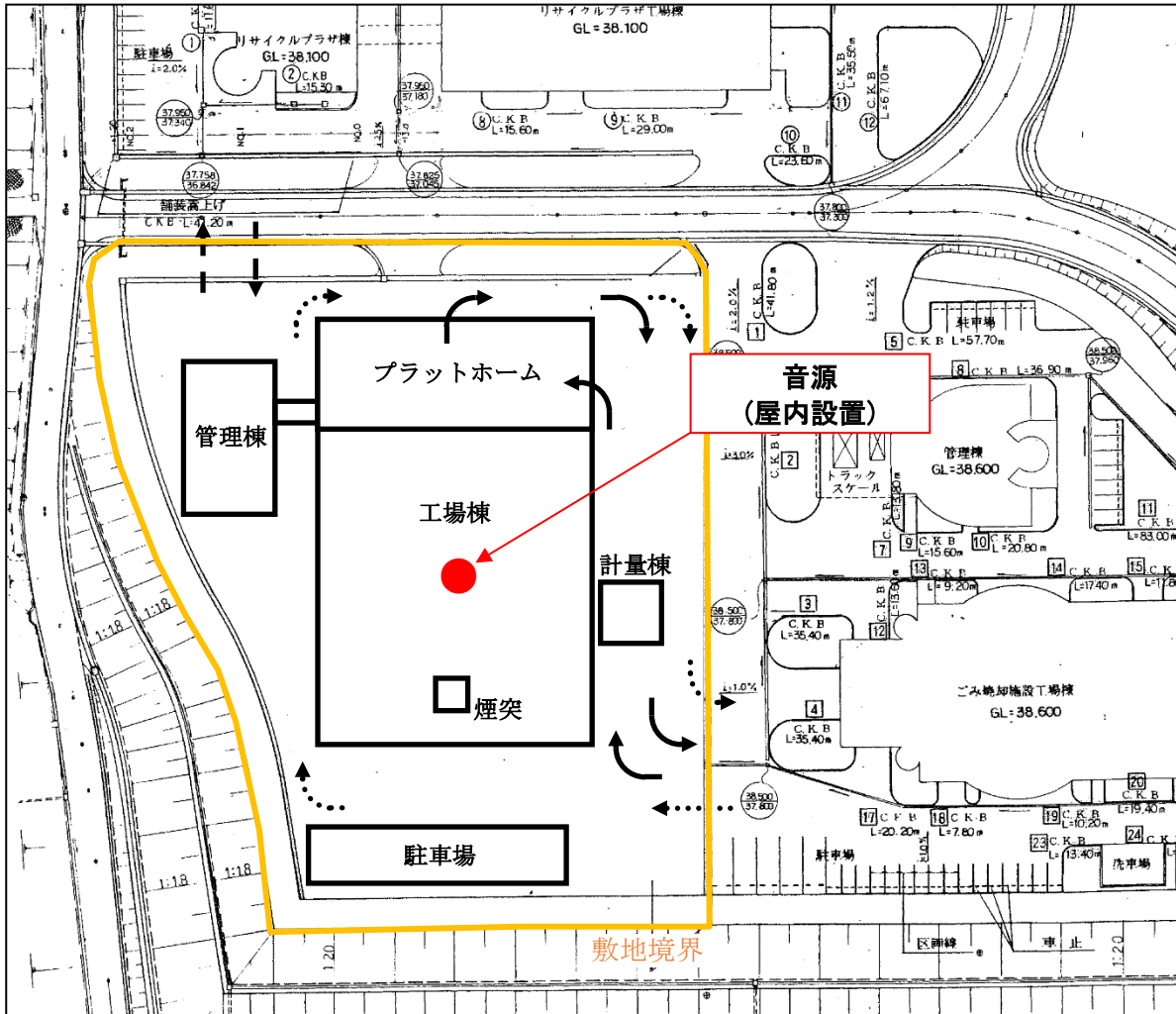


図4-2-2 音源の位置

#### 4) 予測結果

施設の稼動に伴う騒音の予測結果を表4-2-10及び表4-2-11に示す。

時間率騒音レベルの敷地境界における予測結果は、39～43dBと予測される。

また、等価騒音レベルの予測結果は、49～50dBと予測される。

表4-2-10 施設の騒音予測結果（時間率騒音レベル $L_5$ ）

単位：dB

予測地点	予測結果 ( $L_5$ )	規制基準 (第3種区域)
敷地境界（北）	42	昼間：65 朝・夕：60 夜間：50
敷地境界（東）	41	
敷地境界（南）	39	
敷地境界（西）	43	

表4-2-11 施設の騒音予測結果（等価騒音レベル $L_{Aeq}$ ）

単位：dB

予測地点	予測結果 ( $L_{Aeq}$ )	環境基準 (C 類型)
敷地境界（東）	50	昼間：60 夜間：50
敷地境界（南）	49	

## (2) 廃棄物運搬車両の走行による影響

施設の供用に伴い走行する廃棄物運搬車両からの騒音が、道路沿道に及ぼす影響について予測した。

### 1) 予測対象時期

予測対象時期は、施設の供用後において廃棄物運搬車両が定常的に搬入する時期とした。

### 2) 予測項目

予測項目は等価騒音レベルとした。

### 3) 予測方法

#### ① 騒音予測式

騒音の予測式は、以下に示す日本音響学会のASJ RTN-Model 2013を用いた。

等価騒音レベル( $L_{Aeq}$ ) は次に示すようにユニットパターンの時間積分値に、対象とする1時間あたりの交通量を乗じ、これを時間平均することにより求めた。

$$L_{Aeq} = 10 \log_{10} \left( 10^{L_{AE}/10} \cdot \frac{N}{3600} \right) = L_{AE} + 10 \log_{10} N - 35.6$$

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

ここで、 $L_{Aeq}$  : 等価騒音レベル (dB)

$L_{AE}$  : 単発騒音暴露レベル (ユニットパターンの時間積分値をレベル表示した値 : dB)

$N$  : 交通量 (台/h)

$L_{A,i}$  :  $i$  番目の音源点からのA特性音圧レベルの時間的变化

$T_0 = 1$  s (基準の時間)、 $\Delta t_i = \Delta l_i / V_i$  (s)

$\Delta l_i$  :  $i$  番目の区間の長さ (m)

$V_i$  :  $i$  番目の区間における自動車の走行速度 (m/s)

#### ② 伝搬計算式

伝搬計算式は以下のとおりである。

$$L_A = L_{WA} - 8 - 20 \log_{10} r + \Delta L_d + \Delta L_g + \Delta L_a$$

ここで、 $L_A$  : A特性音圧レベル (dB)

$L_{WA}$  : 自動車走行騒音のA特性音響パワーレベル (dB)

$r$  : 音源点から予測地点までの距離 (m)

$\Delta L_d$  : 回折に伴う減衰に関する補正量 (dB)

$\Delta L_g$  : 地表面効果による減衰に関する補正量 (=0dB)

$\Delta L_a$  : 空気の音響吸収による減衰に関する補正量 (=0dB)

### ③ 回折に伴う減衰に関する補正量

回折に伴う減衰に関する補正量は音源、回折点及び予測地点の幾何学的配置から求まる行路差（ $\delta$ ：音源を見通せる条件の場合、符号はマイナス）を用いて、次式で計算した。  
 なお、路面舗装の状態は、予測地点の状況より密粒舗装とした。

$$\Delta L_d = \begin{cases} -20 - 10 \log_{10}(c_{spec} \delta) & c_{spec} \delta \geq 1 \\ -5 - 17.0 \sinh^{-1}(c_{spec} \delta)^{0.414} & 0 \leq c_{spec} \delta < 1 \\ \min[0, -5 + 17.0 \sinh^{-1}(c_{spec} |\delta|)^{0.414}] & c_{spec} \delta < 0 \end{cases}$$

ここで、 $\Delta L_d$  : 回折に伴う減衰に関する補正量 (dB)

$\delta$  : 回折経路と直達経路の行路差 (m)

$c_{spec}$  : 騒音の分類別の定数(表 4-2-12 参照)

表4-2-12  $\Delta L_d$ 算出に係る定数  $c_{spec}$  の値

騒音の分類			$c_{spec}$
自動車走行騒音	密粒舗装		0.85
	排水性舗装	1年以上	0.75
		1年未満	0.65
高架構造物音	橋種区分無し		0.60

### ④ 予測条件

#### A. 音響パワーレベルの設定

自動車1台から発生する騒音(A特性音響パワーレベル)は、表4-2-13に示す式を用いて算出した。走行速度は法定速度とし、搬入ルート北側は60km/h、搬入ルート南側は50km/hに設定した。

表4-2-13 A特性音響パワーレベル算定式

車種分類	非定常走行区間 (10km/h ≤ V ≤ 60km/h)	定常走行区間 (40km/h ≤ V ≤ 140km/h)
小型車類	$L_{WA} = 82.3 + 10 \log_{10} V$	$L_{WA} = 46.7 + 30 \log_{10} V$
大型車類	$L_{WA} = 88.8 + 10 \log_{10} V$	$L_{WA} = 53.2 + 30 \log_{10} V$

#### B. 予測地点

予測地点は「4-1 大気質」と同様に、廃棄物運搬車両が走行するルート上において集落に最も近接する地点とした。予測位置は官民境界の地上+1.2mとした。

### C. 廃棄物運搬車両台数

廃棄物運搬車両台数は「4-1 大気質」と同様に、現施設の搬入実績を基に按分し、表4-2-14に示すとおり設定した。進入した車両は同時間帯に退出するものとした。

表4-2-14 廃棄物運搬車両台数

時間	大型車(台)	小型車(台)
8:00～9:00	6	4
9:00～10:00	7	4
10:00～11:00	6	4
11:00～12:00	6	4
12:00～13:00	6	0
13:00～14:00	6	3
14:00～15:00	6	3
15:00～16:00	6	3
各ルート合計	49	25
総車両台数	98	50

### D. 現況交通量

現況交通量は2018年11月に実施した現地調査結果とした。

#### ⑤ 現況再現計算による補正值の設定

前述の騒音予測式による計算値の補正を行うため、予測式に現地実測による交通量を代入して得られる計算値（現況再現計算結果）と現地調査結果の差を求めた。

計算結果は表4-2-15に示すとおりであり、両者の差を補正值とした。

表4-2-15 現況再現計算による補正值

単位：dB

予測地点	時間区分	計算値 (現況再現計算) (a)	現地調査結果 (b)	補正值 (a-b)
搬入ルート北側	昼間	66.2	64.2	+2.0
搬入ルート南側	昼間	68.2	64.2	+4.0

注) 現地調査結果(b)は、現地調査の測定地点(騒音計マイクロホン設置位置)と官民境界との距離に応じて騒音レベルを補正し、「官民境界地上+1.2mにおける値」に変換したものである。

#### 4) 予測結果

廃棄物運搬車両の走行に係る道路交通騒音( $L_{Aeq}$ )の予測結果を表4-2-16に示す。

昼間の道路交通騒音は、64.5～64.8dBと予測され、騒音の増加量（廃棄物運搬車両による騒音の寄与）は0.3～0.6dBとなっている。

表4-2-16 道路交通騒音( $L_{Aeq}$ )の予測結果

単位: dB

予測地点	時間区分	予測結果 (A)	現地調査結果 (B)	騒音の 増加量 (A-B)	環境基準 C 類型
搬入ルート北側	昼間	64.8	64.2	+0.6	65
搬入ルート南側	昼間	64.5	64.2	+0.3	65

- 注) 1.予測結果、現地調査結果ともに、官民境界地上+1.2mにおける値である。  
2.騒音の増加量を求めるために、少数第一位までの数値を示した。

#### 4-2-4 影響の分析

##### (1) 影響の回避又は低減に係る分析

###### 1) 施設の稼働による影響

施設の稼働による騒音の影響を低減するための環境保全対策は以下のとおりである。

- ・騒音発生源となりうる機器は、低騒音型の機種を選定する。
- ・施設機械は基本的に屋内設置とし、騒音発生の大きい機器類は、防音カバーや室内の吸音施工、消音器等の対策を講じる。
- ・各設備の性能の維持に努め、異常な騒音を発生することがないように適切に維持管理を行う。

以上のことから、施設の稼働による騒音が周辺環境に及ぼす影響は、実行可能な範囲で低減されていると分析する。

###### 2) 廃棄物運搬車両の走行による影響

廃棄物運搬車両の走行による騒音の影響を低減するための環境保全対策は以下のとおりである。

- ・廃棄物運搬車両の運転者には、制限速度を遵守させ、空ふかしや無駄なアイドリングを行わないように指導を徹底する。
- ・廃棄物運搬車両の搬出入は、通常のごみ処理受付時間帯に行い、早朝及び夜間には行わない。
- ・廃棄物運搬車両は、十分に整備・点検を行うことにより、常に良好な状態で使用し、環境への負荷を軽減する。

以上のことから、廃棄物運搬車両の走行による騒音が周辺環境に及ぼす影響は、実行可能な範囲で低減されていると分析する。

## (2) 生活環境の保全上の目標との整合性に係る分析

### 1) 施設の稼働による影響

生活環境の保全上の目標は、「敷地境界において、事業計画地から発生する時間率騒音レベルが騒音規制法に基づく特定工場に係る規制基準との整合が図られていること。民家の立地する側の敷地境界において、事業計画地から発生する等価騒音レベルが環境基準を満足し、かつ、現況の騒音を著しく悪化させないこと。」とした。

敷地境界における騒音の予測結果は表4-2-10に示すとおりであり、事業計画地から発生する時間率騒音レベルは規制基準を下回っている。

民家の立地する側の敷地境界における騒音の予測結果は表4-2-11に示すとおりであり、事業計画地から発生する等価騒音レベルは環境基準を満足している。

最も近接する住宅のある南側（敷地境界（南））において現況騒音と合成した結果は表4-2-17に示すとおり、騒音の増加量は1～2dBであり、現況の騒音を著しく悪化させるものではない。

以上のことから、生活環境の保全上の目標との整合が図られていると分析する。

表4-2-17 現況騒音との合成結果（敷地境界（南））

単位:dB

時間区分	予測結果 (A)	現地調査結果 (B)	合成値 (C)	騒音の 増加量 (C-B)
昼間	49	56	57	+1
夜間	49	51	53	+2

※音の合成は次式により求める。 $C=10*(\text{Log}A+\text{Log}B)$

### 2) 廃棄物運搬車両の走行による影響

生活環境の保全上の目標は、「廃棄物運搬車両の走行に伴う騒音が、環境基準を満足し、かつ現況の騒音を著しく悪化させないこと。」とした。

道路交通騒音の予測結果は表4-2-16に示すとおり、環境基準を満足している。また、騒音の増加量（廃棄物運搬車両による騒音の寄与）は0.3～0.6dBと、現況の騒音を著しく悪化させるものではないことから、生活環境の保全上の目標との整合が図られていると分析する。