

### 3.3 振動

#### 3.3.1 調査対象地域

振動の調査対象地域は、施設の稼働及び建設機械の稼働による影響については、計画地の敷地境界から概ね100mの範囲を基本とし、廃棄物運搬車両及び工事用車両の走行による影響については、主要走行ルートである国道1号の沿道とした。

#### 3.3.2 現況把握

##### 1. 現況把握項目

現況把握項目は表 3.3-1に示すとおりである。

表 3.3-1 現況把握項目

| 分類     | 現況把握項目                                 |
|--------|--|
| 振動の状況  | 一般環境振動（振動レベル）<br>道路交通振動（振動レベル、地盤卓越振動数） |
| 交通量の状況 | 自動車交通量                                 |
| その他    | 土地利用、地盤の状況、主要な発生源、関係法令等                |

##### 2. 現況把握方法

###### (1) 振動の状況

振動の状況は、現地調査により把握した。

###### ① 調査地点

振動の調査地点は、表 3.3-2 及び図 3.3-1 に示すとおりである。

表 3.3-2 振動調査地点

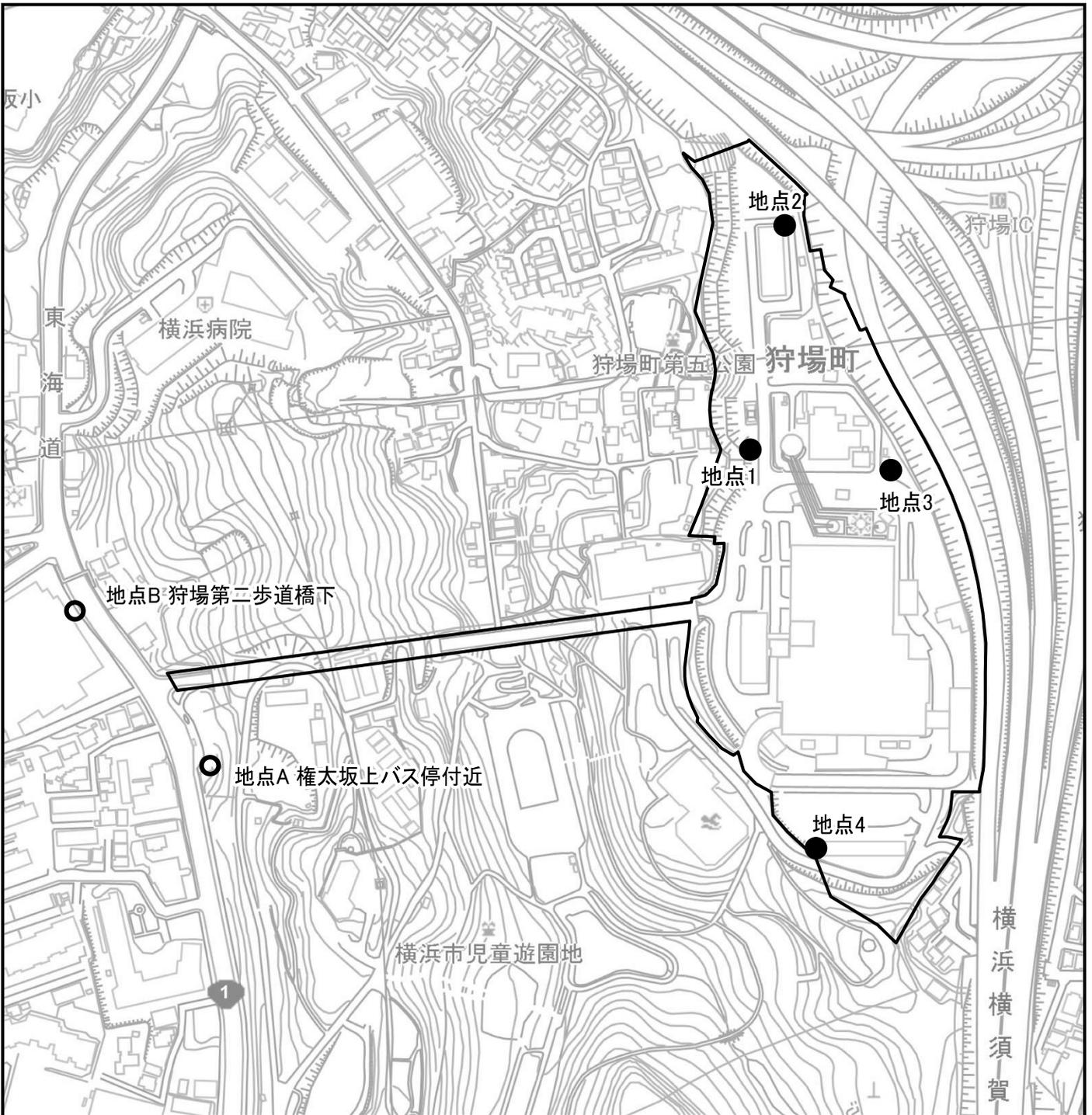
| 区分     | 調査名 |                      |
|--------|-----|----------------------|
| 一般環境振動 | 地点1 | 計画地西側                |
|        | 地点2 | 計画地北側                |
|        | 地点3 | 計画地東側                |
|        | 地点4 | 計画地南側                |
| 道路交通振動 | 地点A | 国道1号線沿道<br>権太坂上バス停付近 |
|        | 地点B | 国道1号線沿道<br>狩場第二歩道橋下  |

###### ② 調査時期

調査時期は、表 3.3-3 に示すとおりである。

表 3.3-3 振動の調査時期

| 項目     | 区分 | 調査期間                              |
|--------|----|-----------------------------------|
| 一般環境振動 | —  | 令和3年11月1日（月）6時～11月2日（火）6時（24時間）   |
| 道路交通振動 | 平日 | 令和3年11月1日（月）6時～11月2日（火）6時（24時間）   |
|        | 休日 | 令和3年10月23日（土）6時～10月24日（日）6時（24時間） |



凡 例

- 計画地
- 一般環境振動調査地点
- 道路交通振動調査地点

この地図は、横浜市行政地図情報提供システムを使用したものである。

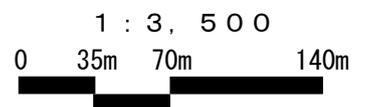
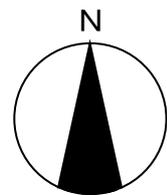


図 3.3-1 振動調査地点

③ 調査方法

調査方法は、表 3.3-4 に示すとおりである。

表 3.3-4 振動の調査方法

| 項目      | 方法  |
|---------|---|
| 振動レベル   | 計量法第 71 条の条件に合格した「振動レベル計」を使用して JIS Z 8735「振動レベル測定方法」に準拠し測定する。ピックアップを固い地表面に設置し、振動レベル計の振動感覚補正回路を鉛直振動特性に設定し、Z（鉛直）方向について瞬時値サンプリング間隔を 1 秒とし 24 時間連続測定する。 |
| 地盤卓越振動数 | 計量法第 71 条の条件に合格した「振動レベル計」に周波数分析カードを装着し、大型車の単独走行 10 台の 1/3 オクターブ周波数を記録する。  |

(2) 交通量の状況

交通量の状況は、既存資料調査及び現地調査により把握した。現況把握方法は、「3.1 3.1.2

2. (3) 交通量の状況」に示したとおりである。

(3) その他

その他の現況は、既存資料調査により把握した。

① 調査地点

調査地点は、計画地及びその周辺地域とした。

② 調査時期

各項目における最新データを基本とした。

③ 調査方法

地形図、表層地質図、都市計画図、関係法令等の既存資料を収集整理することにより把握した。

3. 現況把握の結果

(1) 振動の状況

① 一般環境振動

一般環境振動の調査結果は、表 3.3-5 に示すとおりである。

昼間で 26～41 デシベル、夜間で 25 未満～39 デシベルとなっている。すべての地点で人が振動を感じ始めるとされる値（振動感覚閾値 55 デシベル）以下の値となっている。

表 3.3-5 一般環境振動調査結果

単位：デシベル

| 調査地点 |       | 時間率振動レベル (L <sub>10</sub> ) |      |
|------|-------|-----------------------------|------|
|      |       | 昼間                          | 夜間   |
| 地点1  | 計画地西側 | 29                          | 25未満 |
| 地点2  | 計画地北側 | 41                          | 39   |
| 地点3  | 計画地東側 | 35                          | 27   |
| 地点4  | 計画地南側 | 26                          | 25未満 |

注) 昼間：8～19時、夜間：19～8時

② 道路交通振動

道路交通振動の調査結果は、表 3.3-6 に示すとおりである。

平日の昼間で 39 デシベル、夜間で 36、38 デシベル、休日の昼間で 36、38 デシベル、夜間で 32、33 デシベルとなっており、平日が若干高くなっている。どちらの地点も人が振動を感じ始めるとされる値（振動感覚閾値 55 デシベル）以下の値となっている。

表 3.3-6 道路交通振動調査結果

単位：デシベル

| 調査地点 |           |    | 時間率振動レベル (L <sub>10</sub> ) |    |
|------|-----------|----|-----------------------------|----|
|      |           |    | 昼間                          | 夜間 |
| 地点A  | 権太坂上バス停付近 | 平日 | 39                          | 36 |
|      |           | 休日 | 36                          | 32 |
| 地点B  | 狩場第二歩道橋下  | 平日 | 39                          | 38 |
|      |           | 休日 | 38                          | 33 |

注) 昼間：8～19時、夜間：19～8時

③ 地盤卓越振動数

地盤卓越振動数の調査結果は、表 3.3-7 に示すとおりである。

表 3.3-7 地盤卓越振動数調査結果

| 調査地点 |           | 地盤卓越振動数 |
|------|-----------|---------|
| 地点A  | 権太坂上バス停付近 | 19.2Hz  |
| 地点B  | 狩場第二歩道橋下  | 17.6Hz  |

(2) 交通量の状況

交通量の状況の調査結果は、「3.1 3.1.2 3. (3) 交通量の状況」に示したとおりである。

(3) その他

① 土地利用

計画地は、横浜横須賀道路の西側に隣接した、保土ヶ谷工場の用地である。また、北西側は住宅地、南西側は横浜市児童遊園地となっており、児童遊園地の西側は国道1号が南北に走っている。横浜横須賀道路の東側及び北側、児童遊園地の南側、国道1号の西側は概ね住宅地となっている。

② 地盤の状況

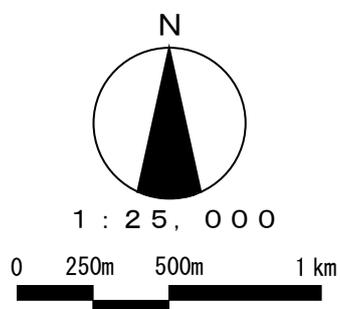
計画地及びその周辺の地盤の状況は、図 3.3-2 に示すとおりである。計画地及び周辺には半固結堆積物である火山灰・泥、砂及び礫（山王台ローム層・上倉田層）が広がっており、計画地の北側には、半固結堆積物である砂・泥互層及び砂質泥岩（上星川層）が分布している。



凡例

- 計画地
- 区界

|   |                                       |
|---|---------------------------------------|
| 未固結堆積物  |                                       |
| <span style="background-color: #e0e0e0; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> ML  | 火山灰・礫及び砂（武蔵野ローム層・武蔵野礫層）               |
| 半固結堆積物  |                                       |
| <span style="background-color: #d0d0d0; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> SL  | 火山灰・泥、砂及び礫（下末吉ローム層・下末吉層）              |
| <span style="background-color: #c0c0c0; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> SoL | 火山灰・泥、砂及び礫<br>（早田ローム層・舞岡ローム層・鶴見層・舞岡層） |
| <span style="background-color: #b0b0b0; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> KkL | 火山灰・泥、砂及び礫（山王台ローム層・上倉田層）              |
| <span style="background-color: #a0a0a0; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Kmm | 砂・泥互層及び砂質泥岩（上星川層）                     |
| その他   |                                       |
| — / —   | 断層                                    |
| ● 15  | ボーリングの位置番号                            |
| ~   | 沖積層の基底の等高度曲線                          |



出典：表層地質図（横浜・東京西南部・東京東南部・木更津）（平成3年3月 神奈川県）

図 3.3-2 地盤の状況

③ 主要な発生源

計画地周辺地域の振動に係る主要な発生源としては、工場などの施設はなく、横浜横須賀道路や国道1号等を通行する道路交通があげられる。

④ 関係法令等

a. 用途地域

計画地及びその周辺の「都市計画法」に基づく用途地域は、「3.2 3.2.2 3. (3) その他」に示したとおりである。計画地は大半の区域が第1種住居地域に指定されており、南西側の一部が市街化調整区域である。

b. 規制基準

(a) 特定工場に係る規制基準

「振動規制法」(昭和51年法律第64号)及び「市条例」等に基づく特定工場等に係る規制基準は、表3.3-8に示すとおりである。計画地は第1種住居地域(一部市街化調整区域)であり、第1種区域に該当する。

表 3.3-8 特定工場等に係る振動規制基準

単位：デシベル

| 地域       | 時間   | 昼 間    | 夜 間      |
|----------|--|--------|----------|
|          |  | 8時～19時 | 19時～翌日8時 |
| 第1種区域    | 第1種低層住居専用地域<br>第2種低層住居専用地域<br>第1種中高層住居専用地域<br>第2種中高層住居専用地域 | 60     | 55       |
|          | 第1種住居地域<br>第2種住居地域<br>準住居地域<br>その他の地域                      | 60     | 55       |
| 第2種区域    | 近隣商業地域<br>商業地域<br>準工業地域                                    | 65     | 60       |
|          | 工業地域   | 70     | 60       |
| 市条例によるもの | 工業専用地域   | 70     | 65       |

備考1 「第1種低層住居専用地域」、「第2種低層住居専用地域」、「第1種中高層住居専用地域」、「第2種中高層住居専用地域」、「第1種住居地域」、「第2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」、「工業地域」及び「工業専用地域」とは、それぞれ都市計画法第8条第1項第1号に規定する第1種低層住居専用地域、第2種低層住居専用地域、第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域、第1種住居地域、第2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、工業地域及び工業専用地域を、「その他の地域」とは、これらの地域以外の地域をいう。

備考2 この規制基準は、建設工事に伴って発生する振動については、適用しない。

出典：「特定工場等において発生する振動の規制に関する基準」(昭和51年環境庁告示第90号)

「特定工場等において発生する振動及び特定建設作業に伴って発生する振動について規制する地域の指定等」

(昭和61年横浜市告示第58号)

「横浜市生活環境の保全等に関する条例施行規則」

(b) 道路交通振動に係る要請限度

「振動規制法」に基づく道路交通振動に係る要請限度は、表 3.3-9 に示すとおりである。

表 3.3-9 道路交通振動に係る要請限度

単位：デシベル

| 地域区分 |                        | 要請限度      |             |
|------|------------------------|-----------|-------------|
|      |                        | 昼間 8時～19時 | 夜間 19時～翌日8時 |
| 第1種  | 第1種低層住居専用地域            | 65        | 60          |
|      | 第2種低層住居専用地域            |           |             |
|      | 第1種中高層住居専用地域           |           |             |
|      | 第2種中高層住居専用地域           |           |             |
|      | 第1種住居地域                |           |             |
|      | 第2種住居地域                |           |             |
|      | 準住居地域                  |           |             |
|      | 田園住居地域                 |           |             |
| 第2種  | 近隣商業地域                 | 70        | 65          |
|      | 商業地域                   |           |             |
|      | 準工業地域                  |           |             |
|      | 工業地域                   |           |             |
|      | 都市計画区域で用途地域の定められていない地域 |           |             |

備考 要請限度とは、「道路交通振動がその限度を超えていることにより、道路の周辺的生活環境が著しく損なわれていると認められるときに、市町村長が道路管理者に対し該当道路の部分につき道路交通振動の防止のための舗装、維持又は修繕の措置を執るべきことを要請し、又は県公安委員会に道路交通法の規定による措置を執るべきことを要請するものとする」際の限度をいう。

出典：「振動規制法施行規則」

「道路交通振動の限度を定める規則に基づく区域及び時間」（昭和61年横浜市告示第63号）

### 3.3.3 予測

#### 1. 施設の稼働

##### (1) 予測対象時期

予測対象時期は、施設の稼働が定常的な状態となる時期とした。

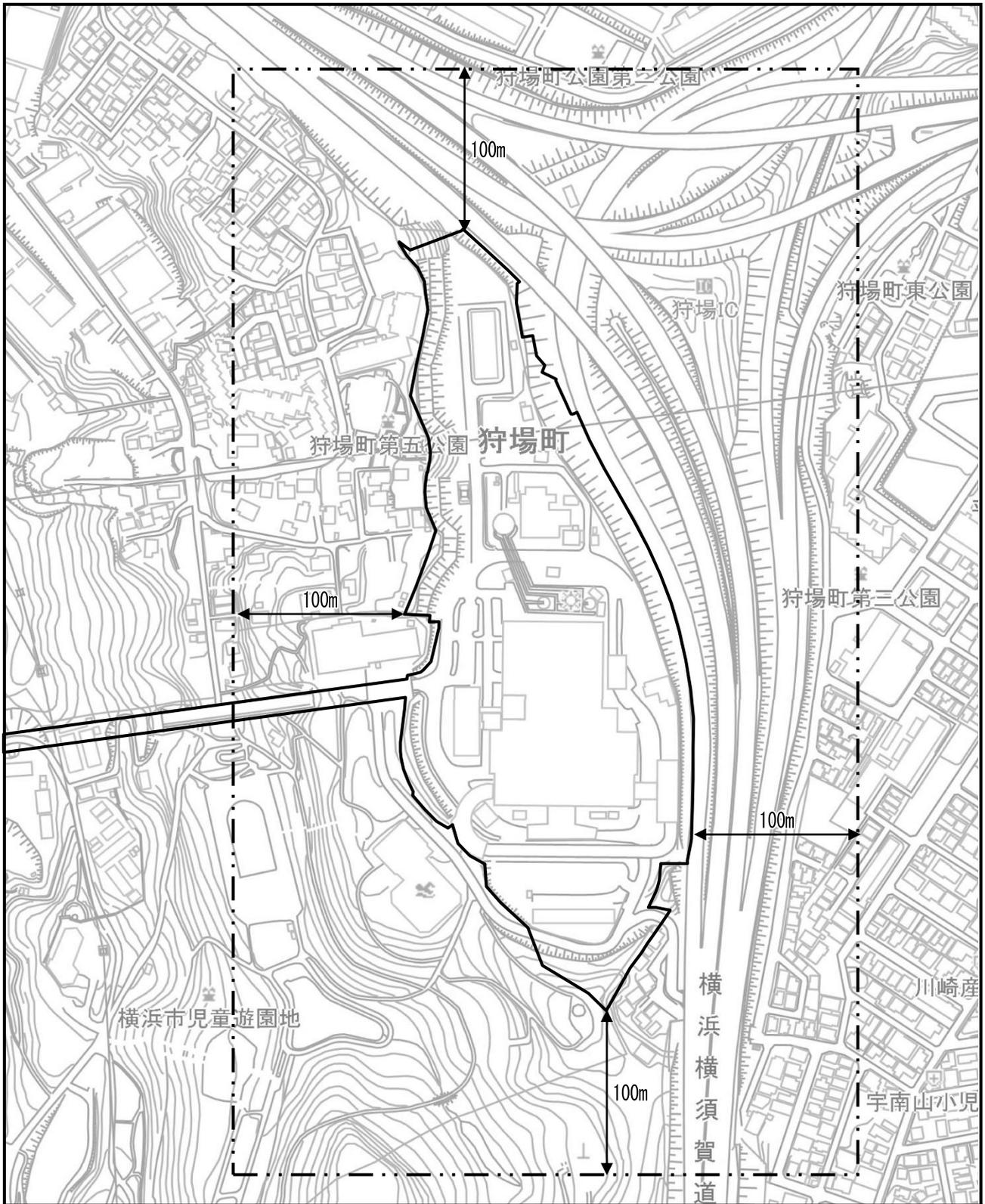
##### (2) 予測項目

予測項目は、施設の稼働に係る振動レベルとした。

##### (3) 予測方法

###### ① 予測地点、範囲

予測範囲は、図 3.3-3 に示すとおり振動の距離減衰を考慮して計画地から 100m の範囲とし、予測地点は、敷地境界で振動レベルが最大となる地点とした。

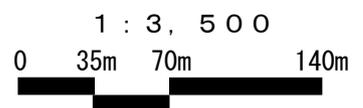
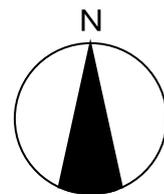


凡 例

- 計画地
- 予測範囲

この地図は、横浜市行政地図情報提供システムを使用したものである。

図 3.3-3 振動予測範囲



## ② 予測手順

施設の稼働に係る振動の予測手順は、図 3.3-4 に示すとおりである。

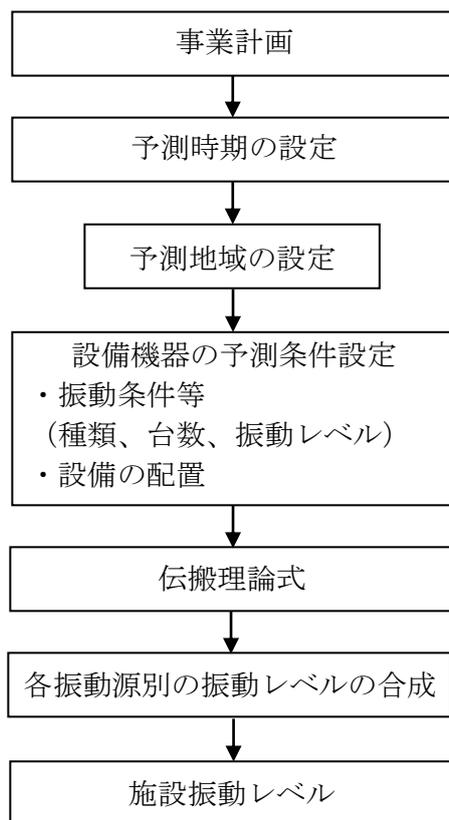


図 3.3-4 施設の稼働に係る振動の予測手順

## ③ 予測式

個々の設備からの振動レベルは、以下に示す伝播理論式を用いて算出した。

### 【距離減衰】

$$V L_i = L(r_o) - 20 \log_{10} (r / r_o)^n - 8.68 \alpha (r - r_o)$$

### 【記号】

- $V L_i$  : 振動源から  $r$  m 離れた地点の振動レベル (デシベル)  
 $L(r_o)$  : 振動源から  $r_o$  m 離れた地点 (基準点) の振動レベル (デシベル)  
 $r$  : 振動源から受振点までの距離 (m)  
 $r_o$  : 振動源から基準点までの距離 (m)  
 $n$  : 幾何減衰係数 (振動は、一般的に表面波と実態波が複合して伝播することから、表面波の幾何減衰係数 ( $n=0.5$ ) 及び実体波の幾何減衰係数 ( $n=1$ ) の中間の値として  $n=0.75$  とした)  
 $\alpha$  : 内部摩擦係数 (計画地は主に低地・低位段丘堆積物 (未固結堆積物) により構成されていることから、未固結地盤に対応する  $\alpha=0.01$  とした)

### 【複数振動源の合成】

振動発生源が複数個になる場合は、各発生源による振動レベルを次式により合成して求めた。

$$V L = 10 \log_{10} \left[ \sum_{i=1}^n 10^{\frac{V L_i}{10}} \right]$$

[記号]

V L : 受振点の合成振動レベル (デシベル)

V L<sub>i</sub> : 個別振動源による受振点での振動レベル (デシベル)

n : 振動源の個数

#### ④ 予測条件

##### a. 設備機器の振動源条件

設備機器の振動源条件及び配置は、表 3.3-10 及び図 3.3-5、図 3.3-6 に示すとおりである。

表 3.3-10 主要な設備機器の振動源条件等

| 設置階  | 設備機器名      | 台数<br>(台) | 振動レベル<br>(デシベル) |
|------|------------|-----------|-----------------|
| 地下1階 | 焼鉄破碎機      | 1         | 75              |
| 2階   | 誘引通風機      | 3         | 75              |
|      | 可燃性粗大ゴミ破碎機 | 2         | 62              |
| 3階   | 蒸気タービン     | 1         | 70              |

注1) 振動レベルは機側1mの値である。

注2) メーカーヒアリング結果を基に設定した。

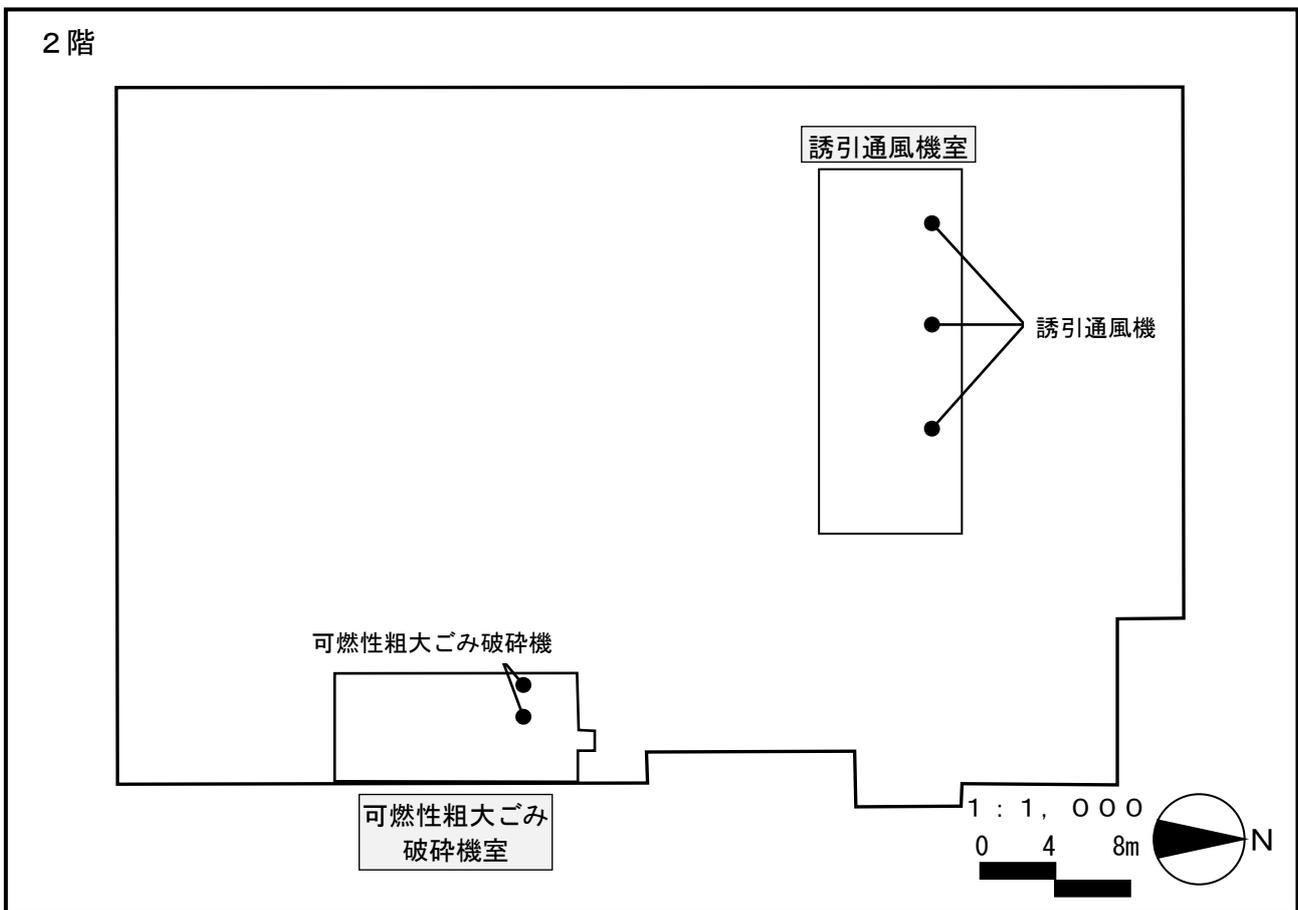
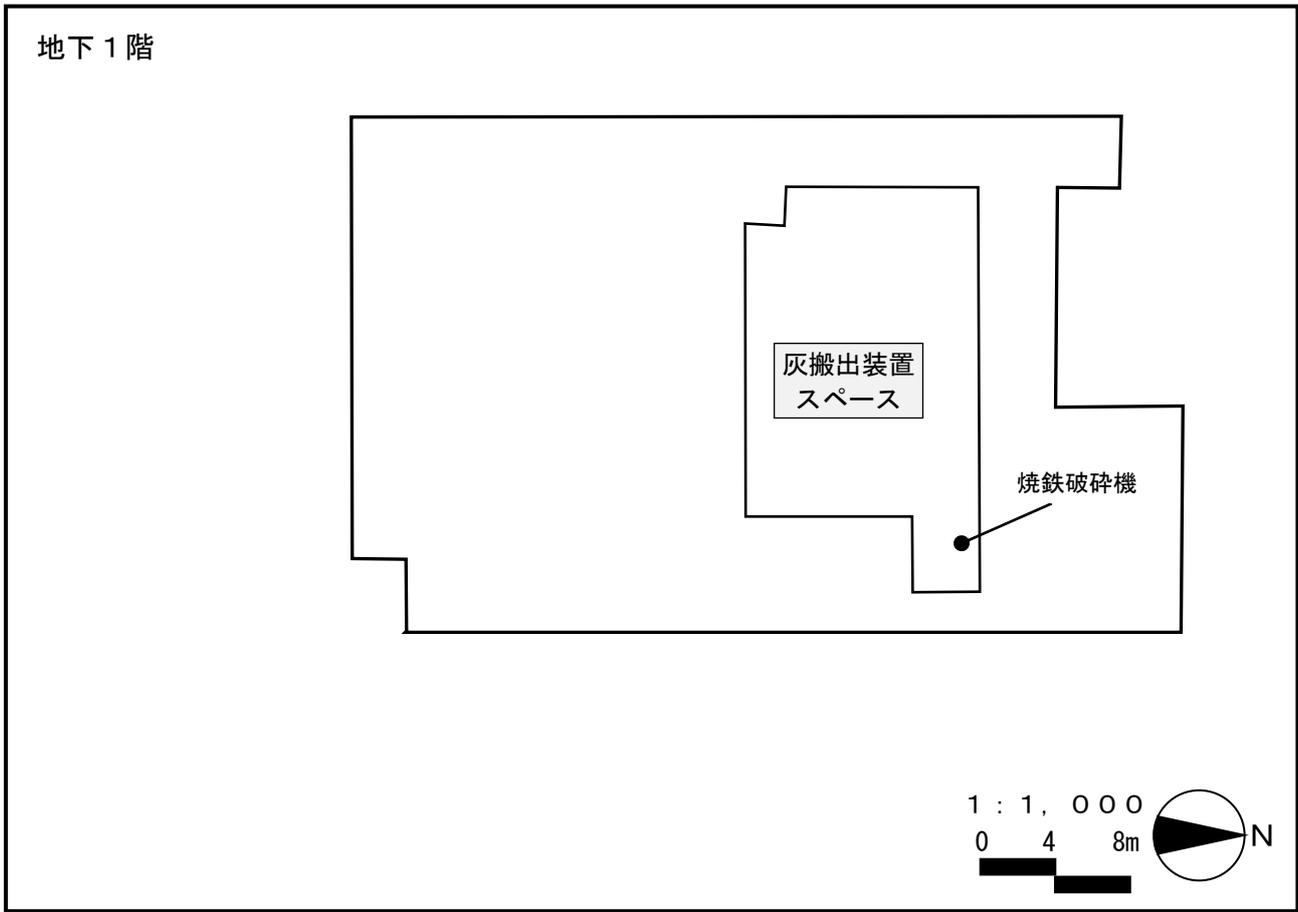


図 3.3-5 設備機器の配置 (地下1階、2階)

3階

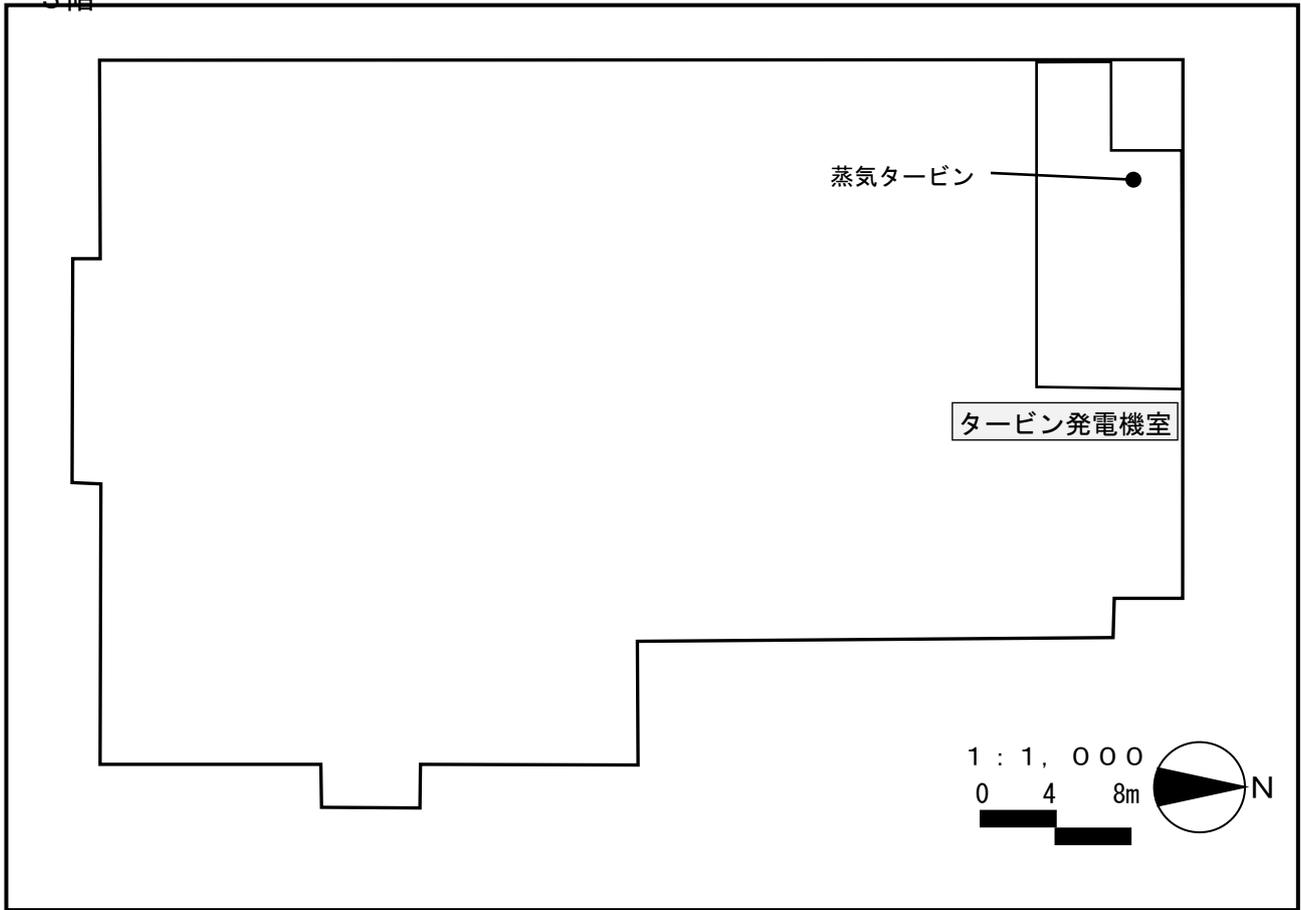


図 3.3-6 設備機器の配置（3階）

(4) 予測結果

施設の稼働に係る振動の予測結果は、表 3.3-11及び図 3.3-7に示すとおりである。

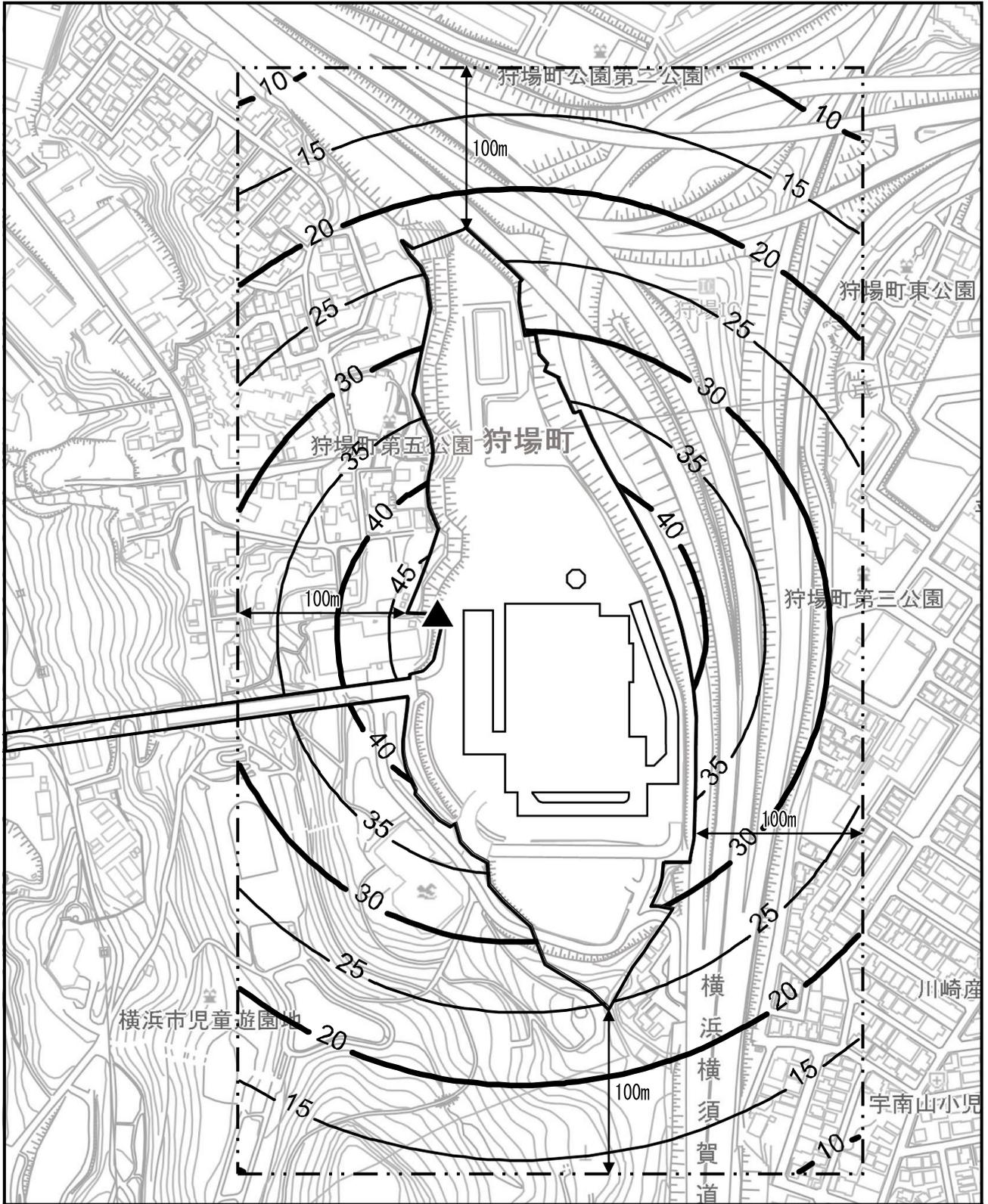
振動レベルの最大値は、50デシベルであり、規制基準を下回ると予測する。なお、計画施設は24時間稼働であり、各時間帯とも同様の値である。

表 3.3-11 振動レベルの予測結果

単位：デシベル

| 予測地点    | 予測結果 | 規制基準               |
|---------|------|--------------------|
| 最大レベル地点 | 50   | 昼間：60以下<br>夜間：55以下 |

注) 昼間：8～19時、夜間：19～翌日8時

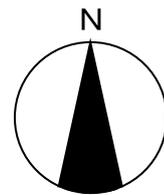


凡 例

-  計画地
-  予測範囲
-  等振動レベル線
-  最大地点

この地図は、横浜市行政地図情報提供システムを使用したものである。

図 3.3-7 振動予測結果



1 : 3, 5 0 0



## 2. 廃棄物運搬車両の走行

### (1) 予測対象時期

予測対象時期は、施設の稼働が定常的な状態となる時期とした。

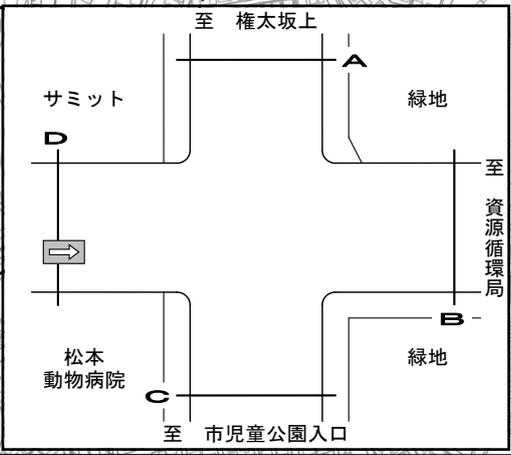
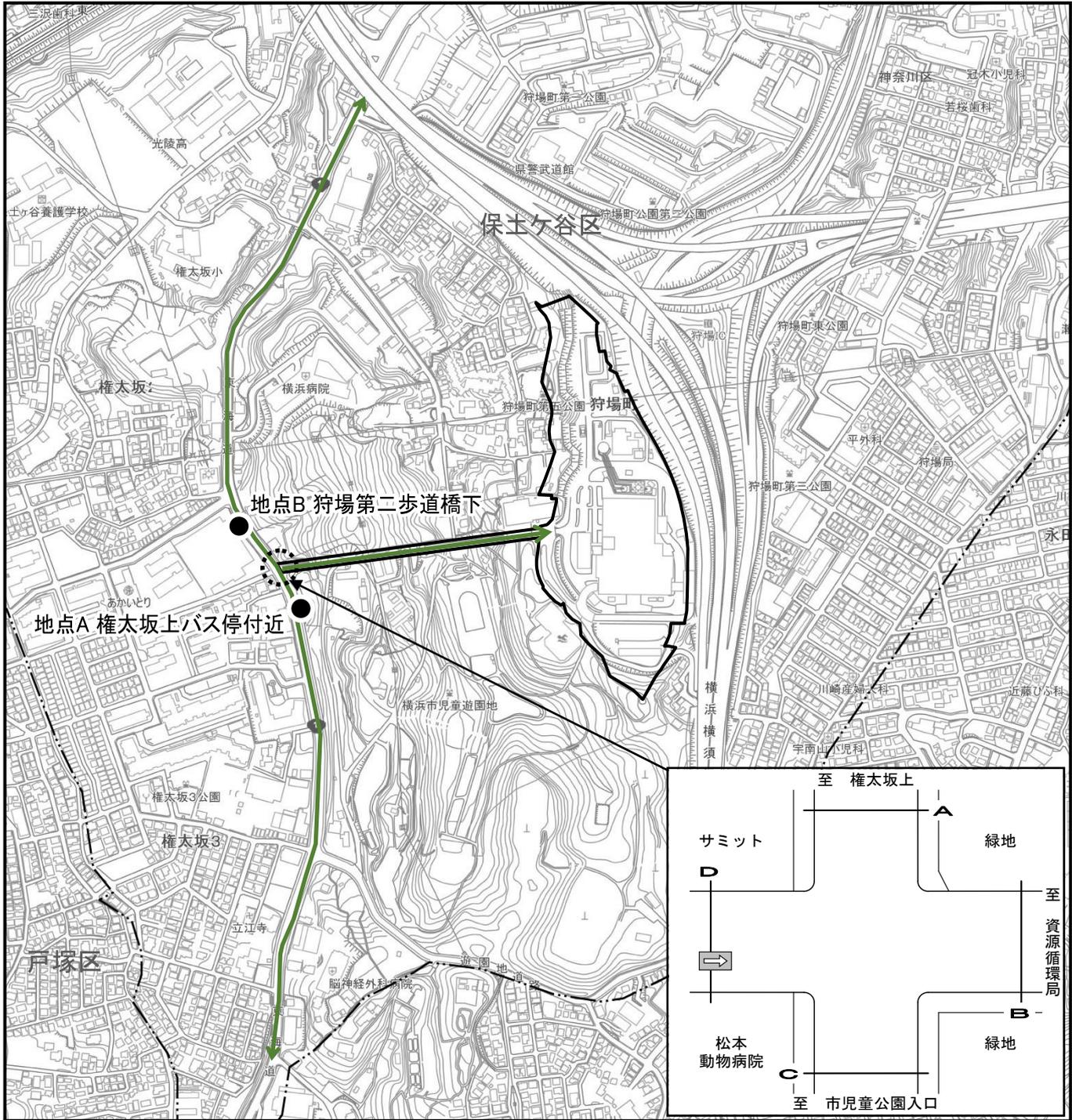
### (2) 予測項目

予測項目は、廃棄物運搬車両に係る振動レベルとした。

### (3) 予測方法

#### ① 予測地点、範囲

予測地点は、図 3.3-8 に示すとおり、廃棄物運搬車両の主要走行ルートである国道1号の現地調査地点の2地点とした。



凡例

- 計画地
- 区界
- 振動予測地点
- 廃棄物運搬車両走行ルート
- 交通量調査地点

この地図は、横浜市行政地図情報提供システムを使用したものである。

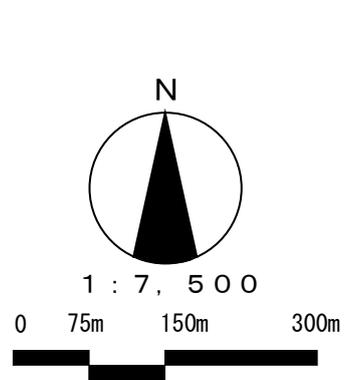


図 3.3-8 振動予測地点

② 予測手順

廃棄物運搬車両の走行に係る振動の予測手順は、図 3.3-9 に示すとおりである。

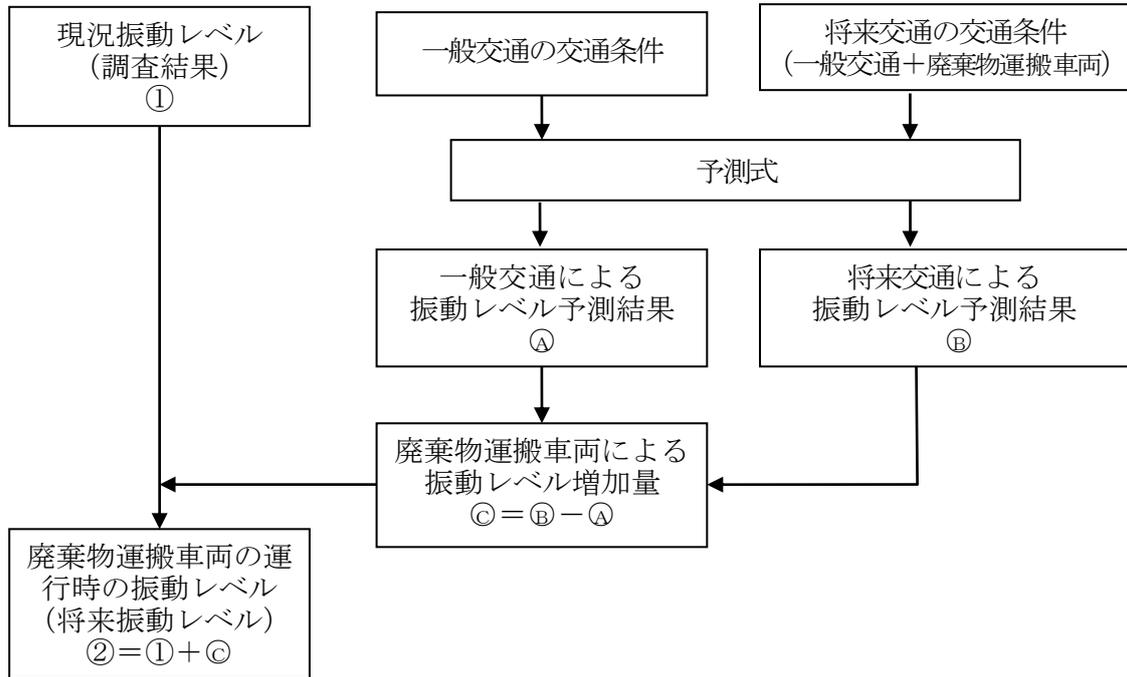


図 3.3-9 廃棄物運搬車両の走行に係る振動の予測手順

③ 予測式

予測式は、旧建設省土木研究所の提案式を用いた。

$$L_{10} = L_{10}^* - \alpha_1$$

$$L_{10}^* = a \log_{10}(\log_{10} Q^*) + b \log_{10} V + c \log_{10} M + d + \alpha_\sigma + \alpha_f + \alpha_s$$

[記号]

$L_{10}$  : 振動レベルの80%レンジの上端値の予測値 (デシベル)

$L_{10}^*$  : 基準点における振動レベルの80%レンジの上端値の予測値 (デシベル)

[基準点は、最外側車線中心より5m地点 (平面道路) とした。]

$Q^*$  : 500秒間の1車線当たり等価交通量 (台/500秒/車線)

$$Q^* = \frac{500}{3,600} \times \frac{1}{M} \times (Q_1 + K Q_2)$$

$Q_1$  : 小型車時間交通量 (台/時)

$Q_2$  : 大型車時間交通量 (台/時)

$K$  : 大型車の小型車への換算係数 ( $V \leq 100 \text{ km/時}$  のとき13)

$V$  : 平均走行速度 (km/時)

$M$  : 上下車線合計の車線数

$\alpha_\sigma$  : 路面の平坦性による補正值 (デシベル)

$$\alpha_\sigma = 8.2 \log_{10} \sigma \quad (\text{アスファルト舗装})$$

$\sigma$  : 3mプロフィールによる路面凹凸の標準偏差 (mm)

[ここでは、交通量の多い一般道路のうち、予測結果が最大となる5.0 mmを用いた。]

$\alpha_f$  : 地盤卓越振動数による補正值 (デシベル)

$$\alpha_f = -17.3 \log_{10} f \quad (f \geq 8 \text{ Hz のとき: 平面道路})$$

$f$  : 地盤卓越振動数 (Hz)

$\alpha_s$  : 道路構造による補正值 (0デシベル(盛土道路、切土道路、堀割道路以外))

$$\alpha_1 = \frac{\beta \log\left(\frac{r}{5} + 1\right)}{\log 2}$$

$\alpha_1$  : 距離減衰値 (デシベル)

$\beta = 0.130 L_{10}^* - 3.9$  (平面道路の砂地盤)

r : 基準点から予測地点までの距離 (m)

a、b、c、d : 定数 (a=47、b=12、c=3.5(平面道路)、d=27.3(平面道路))

#### ④ 予測条件

##### a. 予測時間帯

予測時間帯は、廃棄物運搬車両が走行する時間帯 (7時~18時) とし、現況の振動調査結果と廃棄物運搬車両による増加分を勘案して各地点で影響が最大となる以下の時間とした。

地点A : 10時台

地点B : 11時台

なお、予測は、廃棄物運搬車両を含めて大型車の交通量がより多く、将来振動レベルが高くなると考えられる平日について行うこととした。

##### b. 交通条件

予測に用いる交通量は、表 3.3-12 及び表 3.3-13 に示すとおりである。

一般交通量は、現地調査結果 (地点Aは、交差点の断面Cの交通量、地点Bは、交差点の断面Aの交通量) から、廃棄物運搬車両台数を差し引いた台数とし、また、廃棄物運搬車両は、最大となる曜日の平均台数とし、灰搬出車両 (大型車)、通勤車両 (小型車) 含んでいる。

表 3.3-12 予測に用いる交通量 (地点A 断面交通量)

単位 : 台

| 時間帯   | 一般交通量 |     |       | 廃棄物運搬車両 |    |    | 将来交通量 |     |       |
|-------|-------|-----|-------|---------|----|----|-------|-----|-------|
|       | 大型    | 小型  | 合計    | 大型      | 小型 | 合計 | 大型    | 小型  | 合計    |
| 10~11 | 198   | 942 | 1,140 | 36      | 12 | 48 | 234   | 954 | 1,188 |

表 3.3-13 予測に用いる交通量 (地点B 断面交通量)

単位 : 台

| 時間帯   | 一般交通量 |     |       | 廃棄物運搬車両 |    |     | 将来交通量 |     |       |
|-------|-------|-----|-------|---------|----|-----|-------|-----|-------|
|       | 大型    | 小型  | 合計    | 大型      | 小型 | 合計  | 大型    | 小型  | 合計    |
| 11~12 | 178   | 911 | 1,089 | 152     | 28 | 180 | 330   | 939 | 1,269 |

c. 道路条件、振動源位置

予測地点の道路条件、振動源位置は、図 3.3-10 に示すとおりである。また、振動源高さは路面上とした。

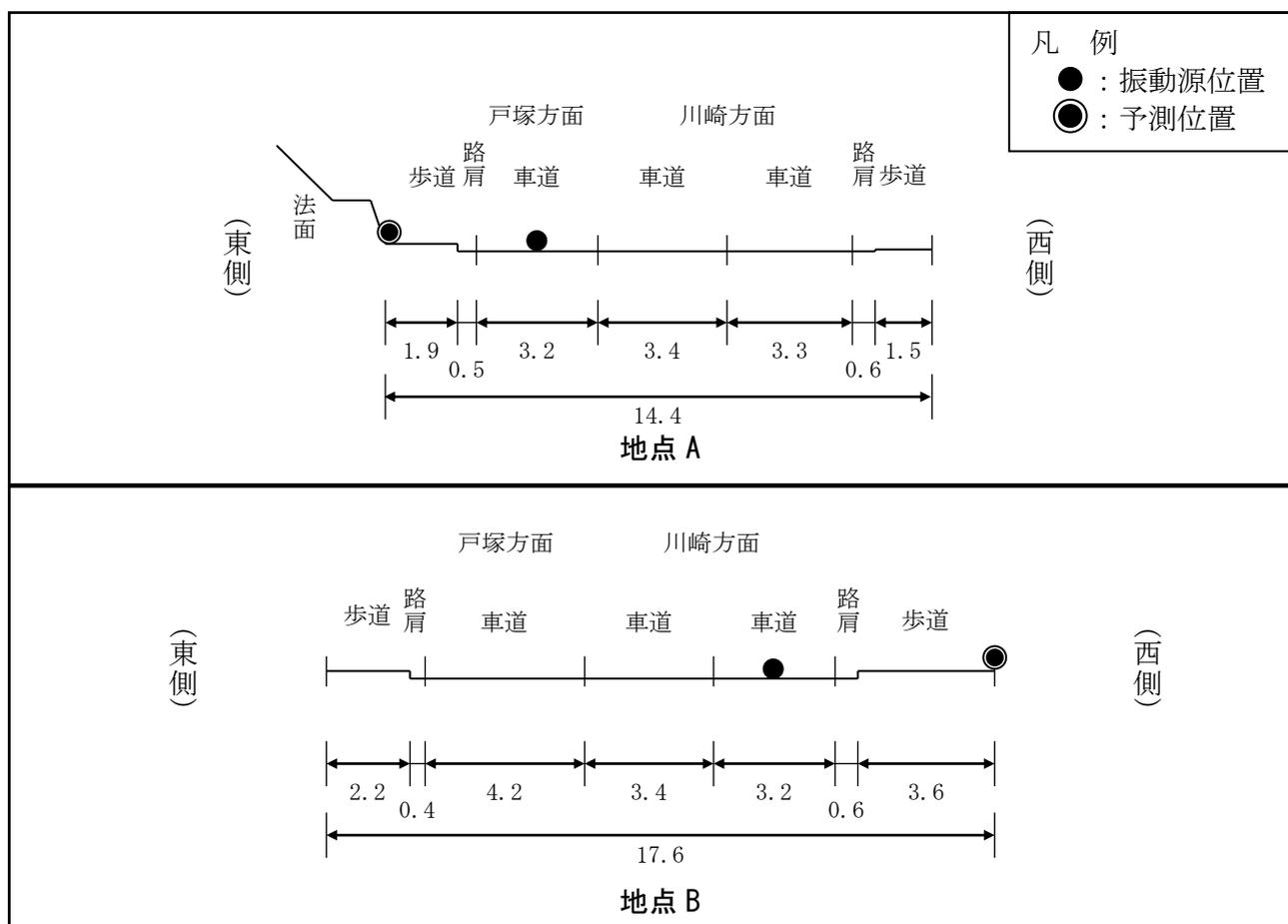


図 3.3-10 予測地点の道路条件及び振動源位置

d. 走行速度

走行速度は、規制速度とし、両地点とも 40km/時とした。

(4) 予測結果

廃棄物運搬車両の走行に係る振動の予測結果は、表 3.3-14に示すとおりである。

将来振動レベルは、43、42デシベルであり、いずれも要請限度を下回るとともに、人が振動を感じ始める値（振動感覚閾値55デシベル）以下の値となると予測する。

表 3.3-14 振動レベルの予測結果

単位:デシベル

| 予測地点 | 項目        | 現況振動レベル<br>① | 増加分<br>③ | 将来振動レベル<br>② | 要請限度 |
|------|-----------|--------------|----------|--------------|------|
| 地点A  | 権太坂上バス停付近 | 42 (42.3)    | 0.4      | 43 (42.7)    | 65   |
| 地点B  | 狩場第二歩道橋下  | 42 (41.6)    | 0.1      | 42 (41.7)    |      |

注) 振動の要請限度との比較は整数で行うが、本事業による増加分が分かるよう ( ) 内に、小数点以下第一位まで表示した。

### 3.3.4 影響の分析

#### 1. 施設の稼働

##### (1) 影響の分析方法

###### ① 影響の回避または低減に係る分析

施設の稼働に伴う振動の影響が、事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避または低減されているかについて評価した。

###### ② 生活環境の保全上の目標との整合性に係る分析

予測結果について、環境保全目標として設定した、表 3.3-15 に示す「振動規制法」に係る規制基準との整合が図られているかどうかについて評価した。

表 3.3-15 振動に係る環境保全目標

| 区分           | 環境保全目標    |
|--------------|-----------|
| 昼間（8時～19時）   | 60 デシベル以下 |
| 夜間（19時～翌日8時） | 55 デシベル以下 |

##### (2) 環境保全のための措置

本事業では、以下に示す環境保全のための措置を講じる計画である。

- ・設備機器は低振動型の機器を採用する。
- ・振動発生機器は、振動の伝播を防止するため独立基礎や防振装置を設ける等の対策を講じる。

##### (3) 影響の分析結果

###### ① 影響の回避または低減に係る分析

施設の稼働に伴う振動は、低振動型の機器を採用するなどの、環境保全のための措置を実施することから、環境への影響の程度は小さく、振動に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲内のできる限り回避・低減が図られている。

###### ② 生活環境の保全上の目標との整合性に係る分析

施設の稼働に伴う振動の予測結果は、最大で 50 デシベルであり、環境保全目標を満足する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ものと評価する。

#### 2. 廃棄物運搬車両の走行

##### (1) 影響の分析方法

###### ① 影響の回避または低減に係る分析

廃棄物運搬車両の走行に伴う振動の影響が、事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避または低減されているかについて評価した。

② 生活環境の保全上の目標との整合性に係る分析

予測結果について、環境保全目標として設定した、要請限度（65 デシベル）との整合が図られているかどうかについて評価した。

(2) 環境保全のための措置

本事業では、以下に示す環境保全のための措置を講じる計画である。

- ・ 廃棄物運搬車両の整備・点検を徹底する。

(3) 影響の分析結果

① 影響の回避または低減に係る分析

廃棄物運搬車両の走行に伴い増加する振動レベルは、地点 A で 0.4 デシベル、地点 B で 0.1 デシベルであり、環境への影響の程度は小さいと判断する。

また、環境保全のための措置を実施することから、振動に係る環境影響が事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減が図られている。

② 生活環境の保全上の目標との整合性に係る分析

廃棄物運搬車両の走行に伴う振動の予測結果は、地点 A で 43 デシベル、地点 B で 42 デシベルであり、環境保全目標を満足する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ものと評価する。