

<保全措置あり：複合影響工事分散ルート>

・等価騒音レベル  $L_{Aeq}$

単位：dB(A)

地点	対象	現況値 (一般車)	予測値 (一般車+関係車両)	増加量
県道鶯宿 中道線 【東側】 (No.2)	①ごみ処理施設の供用	66.0	67.7	1.7
	②最終処分場の供用 (A案=C案)		66.2	0.2
	③地域振興施設の供用		66.1	0.1
	④最終処分場の建設 (A案第2期)		66.7	0.7
	複合影響①+②+③		67.9	1.9
	複合影響①+②+③+④		68.6	2.6
県道鶯宿 中道線 【中央】 (No.3)	①ごみ処理施設の供用	63.4	65.9	2.5
	②最終処分場の供用 (A案=C案)		63.6	0.2
	③地域振興施設の供用		63.5	0.1
	④最終処分場の建設 (A案第2期)		64.5	1.1
	複合影響①+②+③		66.1	2.7
	複合影響①+②+③+④		67.2	3.8
県道鶯宿 中道線 【西側】 (No.4)	①ごみ処理施設の供用	64.6	69.6	5.0
	②最終処分場の供用 (A案=C案)		65.2	0.6
	③地域振興施設の供用		64.8	0.2
	④最終処分場の建設 (A案第2期)		65.6	1.0
	複合影響①+②+③		69.9	5.3
	複合影響①+②+③+④		70.9	6.3
一般国道 358号 (No.5)	①ごみ処理施設の供用	73.2	74.6	1.4
	②最終処分場の供用 (A案=C案)		73.3	0.1
	③地域振興施設の供用		73.2	0.0
	④最終処分場の建設 (A案第2期)		73.4	0.2
	複合影響①+②+③		74.7	1.5
	複合影響①+②+③+④		74.9	1.7
金川曾根 広域農道 (No.6)	①ごみ処理施設の供用	62.5	—※	—※
	②最終処分場の供用 (A案=C案)			
	③地域振興施設の供用			
	④最終処分場の建設 (A案第2期)			
	複合影響①+②+③			
	複合影響①+②+③+④			

※配分される交通量がないため、寄与値がない地点。

<保全措置あり：複合影響工事甲府方面集中ルート+速度制限>

・等価騒音レベル  $L_{Aeq}$

単位：dB(A)

地点	対象	現況値 (一般車)	予測値 (一般車+関係車両)	増加量
県道鶯宿 中道線 【東側】 (No.2)	①ごみ処理施設の供用	66.0	67.0	1.0
	②最終処分場の供用(A案=C案)		66.2	0.2
	③地域振興施設の供用		66.1	0.1
	④最終処分場の建設(A案第2期)		—※	—※
	複合影響①+②+③		67.2	1.2
	複合影響①+②+③+④		—※	—※
県道鶯宿 中道線 【中央】 (No.3)	①ごみ処理施設の供用	63.4	65.5	2.1
	②最終処分場の供用(A案=C案)		63.6	0.2
	③地域振興施設の供用		63.5	0.1
	④最終処分場の建設(A案第2期)		—※	—※
	複合影響①+②+③		65.7	2.3
	複合影響①+②+③+④		—※	—※
県道鶯宿 中道線 【西側】 (No.4)	①ごみ処理施設の供用	64.6	68.2	3.6
	②最終処分場の供用(A案=C案)		65.2	0.6
	③地域振興施設の供用		64.8	0.2
	④最終処分場の建設(A案第2期)		65.8	1.2
	複合影響①+②+③		68.6	4.0
	複合影響①+②+③+④		69.8	5.2
一般国道 358号 (No.5)	①ごみ処理施設の供用	73.2	—*	—*
	②最終処分場の供用(A案=C案)			
	③地域振興施設の供用			
	④最終処分場の建設(A案第2期)			
	複合影響①+②+③			
	複合影響①+②+③+④			
金川曾根 広域農道 (No.6)	①ごみ処理施設の供用	62.5	—※	—※
	②最終処分場の供用(A案=C案)			
	③地域振興施設の供用			
	④最終処分場の建設(A案第2期)			
	複合影響①+②+③			
	複合影響①+②+③+④			

※配分される交通量が無い場合、寄与値がない地点。

\*速度制限を適用しない地点。

<保全措置あり：複合影響工事分散ルート+速度制限>

・等価騒音レベル  $L_{Aeq}$

単位：dB(A)

地点	対象	現況値 (一般車)	予測値 (一般車+関係車両)	増加量
県道鶯宿 中道線 【東側】 (No.2)	①ごみ処理施設の供用	66.0	67.0	1.0
	②最終処分場の供用(A案=C案)		66.2	0.2
	③地域振興施設の供用		66.1	0.1
	④最終処分場の建設(A案第2期)		66.4	0.4
	複合影響①+②+③		67.2	1.2
	複合影響①+②+③+④		67.6	1.6
県道鶯宿 中道線 【中央】 (No.3)	①ごみ処理施設の供用	63.4	65.5	2.1
	②最終処分場の供用(A案=C案)		63.6	0.2
	③地域振興施設の供用		63.5	0.1
	④最終処分場の建設(A案第2期)		64.4	1.0
	複合影響①+②+③		65.7	2.3
	複合影響①+②+③+④		66.7	3.3
県道鶯宿 中道線 【西側】 (No.4)	①ごみ処理施設の供用	64.6	68.2	3.6
	②最終処分場の供用(A案=C案)		65.2	0.6
	③地域振興施設の供用		64.8	0.2
	④最終処分場の建設(A案第2期)		65.2	0.6
	複合影響①+②+③		68.6	4.0
	複合影響①+②+③+④		69.2	4.6
一般国道 358号 (No.5)	①ごみ処理施設の供用	73.2	—*	—*
	②最終処分場の供用(A案=C案)			
	③地域振興施設の供用			
	④最終処分場の建設(A案第2期)			
	複合影響①+②+③			
	複合影響①+②+③+④			
金川曾根 広域農道 (No.6)	①ごみ処理施設の供用	62.5	—※	—※
	②最終処分場の供用(A案=C案)			
	③地域振興施設の供用			
	④最終処分場の建設(A案第2期)			
	複合影響①+②+③			
	複合影響①+②+③+④			

※配分される交通量が無い場合、寄与値がない地点。

\*速度制限を適用しない地点。

## ■資料 2.2.5 騒音発生源と予測地点の距離

### 1. 建設機械の稼働による騒音の影響

<ごみ処理施設杭打ち時> [評価書 p. 6. 175 図 6-3-8(1) 及び評価書 p. 6. 177 図 6-3-8(3) の配置]

機械種別	規格	番号	予測地点までの水平距離(m)		
			敷地境界(No. 1)	敷地境界東(No. 7)	寺尾地区(No. 8)
バックホウ	0.8m <sup>3</sup>	1	284	131	465
		2	434	201	481
		3	405	148	409
		4	530	273	481
		5	522	256	428
		6	610	347	508
		7	604	336	459
バックホウ	1.0m <sup>3</sup>	1	530	267	455
ラフタークレーン	25t	1	429	192	469
		2	401	141	397
		3	541	283	484
		4	511	245	425
		5	621	357	512
		6	593	325	454
ラフタークレーン	50t	1	425	175	437
		2	606	339	482
杭打機		1	440	202	475
		2	412	152	403
		3	539	283	492
		4	514	247	417
		5	619	356	519
		6	596	328	448

注) 敷地境界(No. 1)と周辺民家(No. 1)は同じ位置のため周辺民家(No. 1)は省略

<ごみ処理施設機械台数最大時> [評価書 p. 6. 176 図 6-3-8(2) 及び評価書 p. 6. 178 図 6-3-8(4) の配置]

機械種別	規格	番号	予測地点までの水平距離(m)		
			敷地境界(No. 1)	敷地境界東(No. 7)	寺尾地区(No. 8)
バックホウ	0.25m <sup>3</sup>	1	388	132	402
		2	643	374	474
バックホウ	0.8m <sup>3</sup>	1	471	219	459
		2	459	200	429
ダンプトラック	11t	1	482	227	458
		2	470	209	428
ユニック	4t	1	416	161	420
		2	477	233	486
		3	517	253	442
		4	514	249	430
		5	565	308	504
		6	586	317	439
		7	642	379	532
		8	626	357	466
フォークリフト	5t	1	526	273	495
		2	640	374	514
		3	652	387	526
ラフタークレーン	50t	1	433	191	460
		2	507	257	490
		3	527	269	472
		4	491	224	406
		5	537	269	420
		6	615	354	522
		7	669	402	521
クローラクレーン	80t	1	424	175	439
		2	457	192	400
		3	521	258	453
		4	590	331	513
クローラクレーン	150t	1	562	293	429
		2	634	367	497
オールテレーンクレーン	120t	1	531	275	488
カニクレーン	2.9t	1	507	240	419
		2	628	360	477
コンクリートポンプ車	油圧ピストン式	1	453	215	484
		2	646	379	509
ブルドーザ	11t	1	371	134	432
トラックミキサ	10t	1	441	207	483
		2	658	391	515

注) 敷地境界(No. 1)と周辺民家(No. 1)は同じ位置のため周辺民家(No. 1)は省略

<最終処分場A案> [評価書 p. 6. 175 図 6-3-8(1) 及び評価書 p. 6. 176 図 6-3-8(2) の配置]

機械種別	規格	番号	予測地点までの水平距離(m)		
			敷地境界(No. 1)	敷地境界東(No. 7)	寺尾地区(No. 8)
バックホウ	0.25m <sup>3</sup>	1	212	375	653
		2	401	284	615
		3	478	284	582
バックホウ	0.8m <sup>3</sup>	1	348	206	537
		2	518	277	521
ブルドーザ	11t	1	237	444	699
		2	212	388	660
		3	300	326	651
		4	365	322	656
		5	377	303	637
		6	474	339	662
モータグレーダ		1	425	211	508
ロードローラ	10~12t	1	425	211	508
タイヤローラ	8~20t	1	425	211	508
アスファルトフィニッシャ		1	425	211	508
トラッククレーン	25t	1	213	367	649
		2	254	311	626
コンクリートポンプ車	油圧ピストン式	1	235	319	626
		2	613	363	564
トラックミキサ	10t	1	228	324	627
		2	605	352	550
ダンプトラック	11t	1	233	435	693
		2	212	396	664
		3	308	324	650
		4	362	328	662
		5	381	298	632
		6	470	343	667

注) 敷地境界(No. 1)と周辺民家(No. 1)は同じ位置のため周辺民家(No. 1)は省略

<最終処分場C案> [評価書 p. 6. 177 図 6-3-8(3) 及び評価書 p. 6. 178 図 6-3-8(4) の配置]

機械種別	規格	番号	予測地点までの水平距離(m)		
			敷地境界(No. 1)	敷地境界東(No. 7)	寺尾地区(No. 8)
バックホウ	0.25m <sup>3</sup>	1	365	321	655
		2	508	294	572
		3	549	318	570
バックホウ	0.8m <sup>3</sup>	1	421	212	512
		2	542	294	520
ブルドーザ	11t	1	308	324	651
		2	358	327	661
		3	447	303	625
		4	433	271	589
		5	456	276	584
		6	544	349	637
モータグレーダ		1	478	241	503
ロードローラ	10~12t	1	478	241	503
タイヤローラ	8~20t	1	478	241	503
アスファルトフィニッシャ		1	478	241	503
トラッククレーン	25t	1	374	318	653
		2	417	287	614
コンクリートポンプ車	油圧ピストン式	1	402	294	626
		2	615	364	565
トラックミキサ	10t	1	391	307	641
		2	607	354	552
ダンプトラック	11t	1	315	322	650
		2	348	331	663
		3	463	312	630
		4	425	271	592
		5	464	278	582
		6	536	348	641

注) 敷地境界(No. 1)と周辺民家(No. 1)は同じ位置のため周辺民家(No. 1)は省略

<地域振興施設> [評価書 p. 6. 175 図 6-3-8(1) ~ 評価書 p. 6. 178 図 6-3-8(4) の配置]

機械種別	規格	番号	予測地点までの水平距離(m)		
			敷地境界(No. 1)	敷地境界東(No. 7)	寺尾地区(No. 8)
ラフタークレーン	25t	1	103	289	544
		2	149	270	554
コンクリートポンプ車	油圧ピストン式	1	127	311	570
		2	131	252	531
トラックミキサ	10t	1	130	320	577
		2	136	242	525

注) 敷地境界(No. 1)と周辺民家(No. 1)は同じ位置のため周辺民家(No. 1)は省略

## 2. 施設の稼働による騒音の影響

<焼却熔融施設> [評価書 p. 6. 204 図 6-3-13(1)～評価書 p. 6. 209 図 6-3-13(6) の配置]

階数	機器名称	番号	予測地点までの水平距離(m)			
			敷地境界 (No. 1)	敷地境界東 (No. 7)	寺尾地区 (No. 8)	
1 階	二次送風機	2	576	314	489	
		2	569	305	470	
		2	564	297	451	
	計装用空気圧縮機 誘引送風機	4	551	286	451	
		7	607	343	501	
		7	602	336	485	
	ボイラ関連機器	7	597	330	469	
		10	575	308	460	
		10	574	307	457	
	ポンプ 1	10	573	305	453	
		16	555	288	443	
	ポンプ 2	16	554	287	439	
		17	593	326	474	
	ポンプ 3	17	591	325	470	
		17	590	323	466	
	気体発生装置 1	18	606	338	465	
		20	547	287	481	
	気体発生装置 2	21	597	330	467	
		油圧装置 1	22	574	311	483
	22		570	305	470	
	22		566	300	457	
	油圧装置 2	23	566	301	464	
		23	565	299	460	
23		564	298	456		
砂分級装置	29	593	330	494		
	29	589	324	481		
	29	585	319	468		
破砕機 2	31	571	311	495		
	31	575	314	497		
2 階	押込送風機	1	574	311	486	
		1	568	303	469	
		1	562	296	451	
	雑用空気圧縮機	3	535	272	453	
		3	539	275	454	
		3	534	270	449	
		3	538	273	451	
	その他空気圧縮機 2	6	612	346	487	
		6	616	350	489	
	その他送風機 2	9	611	345	490	
	薬剤供給ブロワ 1	11	595	328	465	
		11	598	331	467	
		11	601	334	468	
	薬剤供給ブロワ 2	12	608	341	482	
	その他クレーン 給じん装置	14	560	292	437	
		15	583	320	490	
		15	578	314	477	
	蒸気タービン・発電機	15	574	308	464	
		24	593	324	454	
	破砕機 1	30	570	304	455	
	破砕機 3	32	585	324	501	
	3 階	その他空気圧縮機 1	5	566	307	498
			5	565	305	494
タービン関連機器		25	591	323	454	
混練機	27	619	355	512		
磨砕機	28	586	319	464		
4 階	その他送風機 1	8	601	339	509	
		26	587	319	454	
	26	596	328	458		
	26	605	336	462		
	破砕機 4	33	588	325	492	
33		576	309	457		
33		576	309	457		
5 階	ごみクレーン	13	565	303	482	
		13	554	288	449	
屋上	冷却水冷却塔	19	594	333	507	
		19	562	294	443	

注) 敷地境界 (No. 1) と周辺民家 (No. 1) は同じ位置のため周辺民家 (No. 1) は省略

<リサイクル施設> [評価書 p. 6. 204 図 6-3-13(1)～評価書 p. 6. 207 図 6-3-13(4)の配置]

階数	機器名称	番号	予測地点までの水平距離(m)		
			敷地境界 (No. 1)	敷地境界東 (No. 7)	寺尾地区 (No. 8)
1 階	粗破碎機	1	435	181	434
	高速回転式破碎機	2	440	191	447
	プレス機	3	454	202	449
		3	458	205	449
	圧縮梱包機	4	444	194	449
		4	474	219	452
		4	506	247	458
	空気圧縮機	7	452	201	450
		7	450	198	446
	不燃・粗大ごみ受入ホッパ	9	450	194	435
	缶類受入ホッパ	10	453	197	435
	油圧装置	11	499	240	456
缶類破除袋機	12	460	206	447	
2 階	排風機 1	6	485	227	448
3 階	排風機 2	5	458	206	452
4 階	クレーン	8	437	184	436

注) 敷地境界 (No. 1) と周辺民家 (No. 1) は同じ位置のため周辺民家 (No. 1) は省略

<最終処分場 A 案> [評価書 p. 6. 212 図 6-3-15(1) 及び評価書 p. 6. 214 図 6-3-15(3) の配置]

機械種別	機器名称	番号	予測地点までの水平距離(m)		
			敷地境界 (No. 1)	敷地境界東 (No. 7)	寺尾地区 (No. 8)
バックホウ(埋立作業)	0.8m <sup>3</sup>	1	391	278	610
フルドーザ	11t	1	374	266	598
ダンプトラック	11t	1	381	261	593
バックホウ(展開作業)	0.8m <sup>3</sup>	1	629	383	590

注) 敷地境界 (No. 1) と周辺民家 (No. 1) は同じ位置のため周辺民家 (No. 1) は省略

<最終処分場 C 案> [評価書 p. 6. 213 図 6-3-15(2) の配置]

機械種別	機器名称	番号	予測地点までの水平距離(m)		
			敷地境界 (No. 1)	敷地境界東 (No. 7)	寺尾地区 (No. 8)
バックホウ(埋立作業)	0.8m <sup>3</sup>	1	450	268	576
フルドーザ	11t	1	434	252	563
ダンプトラック	11t	1	444	254	559
バックホウ(展開作業)	0.8m <sup>3</sup>	1	629	383	590

注) 敷地境界 (No. 1) と周辺民家 (No. 1) は同じ位置のため周辺民家 (No. 1) は省略

<最終処分場 2 段階施工の第 2 期工事> [評価書 p. 6. 214 図 6-3-15(3) の配置]

機械種別	機器名称	番号	予測地点までの水平距離(m)		
			敷地境界 (No. 1)	敷地境界東 (No. 7)	寺尾地区 (No. 8)
バックホウ	0.8m <sup>3</sup>	1	544	312	563
		2	578	328	539
		3	624	386	612
ダンプトラック	11t	1	555	320	564
		2	585	338	553
		3	616	376	600

注) 敷地境界 (No. 1) と周辺民家 (No. 1) は同じ位置のため周辺民家 (No. 1) は省略





## 2.3 振 動



■資料 2.3.1 振動調査結果

表 振動レベル測定結果

調査項目： 環境振動

調査地点： No.1

調査年月日： 平成19年11月16日 (金) 単位：dB

測定時間	時間区分	時間率振動レベル		
		L10	L50	L90
0:00~1:00	夜間	< 30	< 30	< 30
1:00~2:00		< 30	< 30	< 30
2:00~3:00		< 30	< 30	< 30
3:00~4:00		< 30	< 30	< 30
4:00~5:00		< 30	< 30	< 30
5:00~6:00		< 30	< 30	< 30
6:00~7:00		< 30	< 30	< 30
7:00~8:00		< 30	< 30	< 30
8:00~9:00	昼間	< 30	< 30	< 30
9:00~10:00		< 30	< 30	< 30
10:00~11:00		< 30	< 30	< 30
11:00~12:00		< 30	< 30	< 30
12:00~13:00		< 30	< 30	< 30
13:00~14:00		< 30	< 30	< 30
14:00~15:00		< 30	< 30	< 30
15:00~16:00		< 30	< 30	< 30
16:00~17:00		< 30	< 30	< 30
17:00~18:00		< 30	< 30	< 30
18:00~19:00	< 30	< 30	< 30	
19:00~20:00	夜間	< 30	< 30	< 30
20:00~21:00		< 30	< 30	< 30
21:00~22:00		< 30	< 30	< 30
22:00~23:00		< 30	< 30	< 30
23:00~24:00		< 30	< 30	< 30
昼間平均		< 30	< 30	< 30
夜間平均		< 30	< 30	< 30

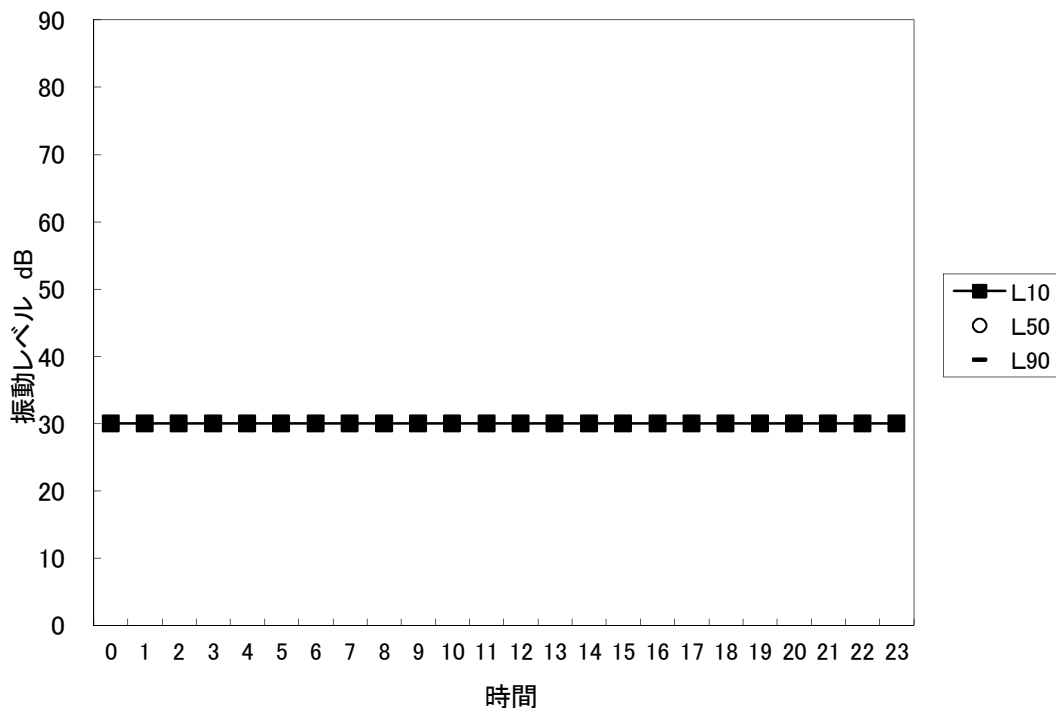


図 振動レベル時間変動図

表 振動レベル測定結果

調査項目： 道路交通振動

調査地点： No.2 県道鶯宿中道線(東側)

調査年月日： 平成19年11月16日 (金)【平日】

単位：dB

測定時間	時間区分	時間率振動レベル		
		L10	L50	L90
0:00~1:00	夜間	< 30	< 30	< 30
1:00~2:00		< 30	< 30	< 30
2:00~3:00		< 30	< 30	< 30
3:00~4:00		< 30	< 30	< 30
4:00~5:00		< 30	< 30	< 30
5:00~6:00		< 30	< 30	< 30
6:00~7:00		< 30	< 30	< 30
7:00~8:00	昼間	44	< 30	< 30
8:00~9:00		48	37	< 30
9:00~10:00		47	< 30	< 30
10:00~11:00		43	< 30	< 30
11:00~12:00		40	< 30	< 30
12:00~13:00		41	< 30	< 30
13:00~14:00		43	< 30	< 30
14:00~15:00		37	< 30	< 30
15:00~16:00		48	< 30	< 30
16:00~17:00		42	< 30	< 30
17:00~18:00		43	< 30	< 30
18:00~19:00		41	< 30	< 30
19:00~20:00		夜間	35	< 30
20:00~21:00	38		< 30	< 30
21:00~22:00	< 30		< 30	< 30
22:00~23:00	< 30		< 30	< 30
23:00~24:00	< 30		< 30	< 30
昼間平均		43	31	< 30
夜間平均		32	< 30	< 30

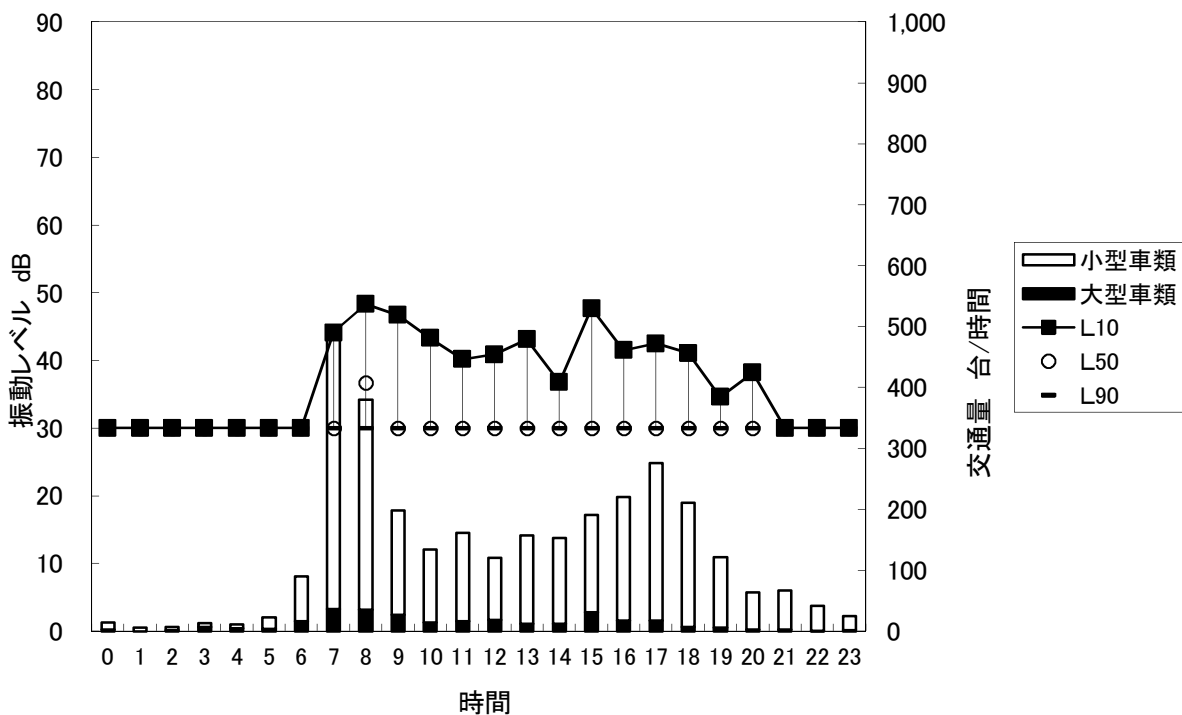


図 振動レベル時間変動図

表 振動レベル測定結果

調査項目： 道路交通振動

調査地点： No.2 県道鶯宿中道線(東側)

調査年月日： 平成19年11月17日 (土)【休日】 単位：dB

測定時間	時間区分	時間率振動レベル		
		L10	L50	L90
0:00~1:00	夜間	< 30	< 30	< 30
1:00~2:00		< 30	< 30	< 30
2:00~3:00		< 30	< 30	< 30
3:00~4:00		< 30	< 30	< 30
4:00~5:00		< 30	< 30	< 30
5:00~6:00		< 30	< 30	< 30
6:00~7:00		< 30	< 30	< 30
7:00~8:00	昼間	42	< 30	< 30
8:00~9:00		46	< 30	< 30
9:00~10:00		44	< 30	< 30
10:00~11:00		46	< 30	< 30
11:00~12:00		46	< 30	< 30
12:00~13:00		41	< 30	< 30
13:00~14:00		41	< 30	< 30
14:00~15:00		44	< 30	< 30
15:00~16:00		44	< 30	< 30
16:00~17:00		48	< 30	< 30
17:00~18:00		45	< 30	< 30
18:00~19:00		43	< 30	< 30
19:00~20:00		夜間	< 30	< 30
20:00~21:00	32		< 30	< 30
21:00~22:00	< 30		< 30	< 30
22:00~23:00	< 30		< 30	< 30
23:00~24:00	< 30		< 30	< 30
昼間平均		44	< 30	< 30
夜間平均		31	< 30	< 30

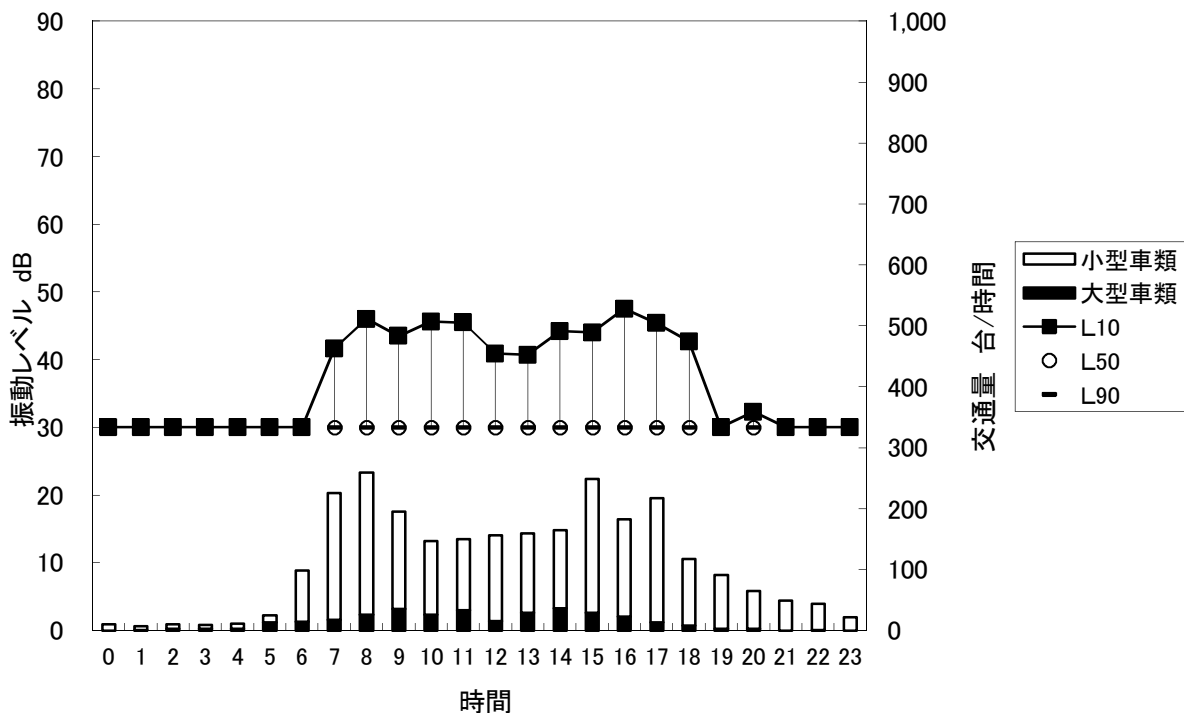


図 振動レベル時間変動図

表 振動レベル測定結果

調査項目： 道路交通振動

調査地点： No.3 県道鶯宿中道線(中央)

調査年月日： 平成19年11月16日 (金)【平日】

単位：dB

測定時間	時間区分	時間率振動レベル			
		L10	L50	L90	
0:00~1:00	夜間	< 30	< 30	< 30	
1:00~2:00		< 30	< 30	< 30	
2:00~3:00		< 30	< 30	< 30	
3:00~4:00		< 30	< 30	< 30	
4:00~5:00		< 30	< 30	< 30	
5:00~6:00		< 30	< 30	< 30	
6:00~7:00		< 30	< 30	< 30	
7:00~8:00	昼間	38	< 30	< 30	
8:00~9:00		44	< 30	< 30	
9:00~10:00		36	< 30	< 30	
10:00~11:00		35	< 30	< 30	
11:00~12:00		35	< 30	< 30	
12:00~13:00		30	< 30	< 30	
13:00~14:00		36	< 30	< 30	
14:00~15:00		33	< 30	< 30	
15:00~16:00		36	< 30	< 30	
16:00~17:00		38	< 30	< 30	
17:00~18:00		36	< 30	< 30	
18:00~19:00		36	< 30	< 30	
19:00~20:00		夜間	32	< 30	< 30
20:00~21:00			< 30	< 30	< 30
21:00~22:00	< 30		< 30	< 30	
22:00~23:00	< 30		< 30	< 30	
23:00~24:00	< 30		< 30	< 30	
昼間平均		36	< 30	< 30	
夜間平均		31	< 30	< 30	

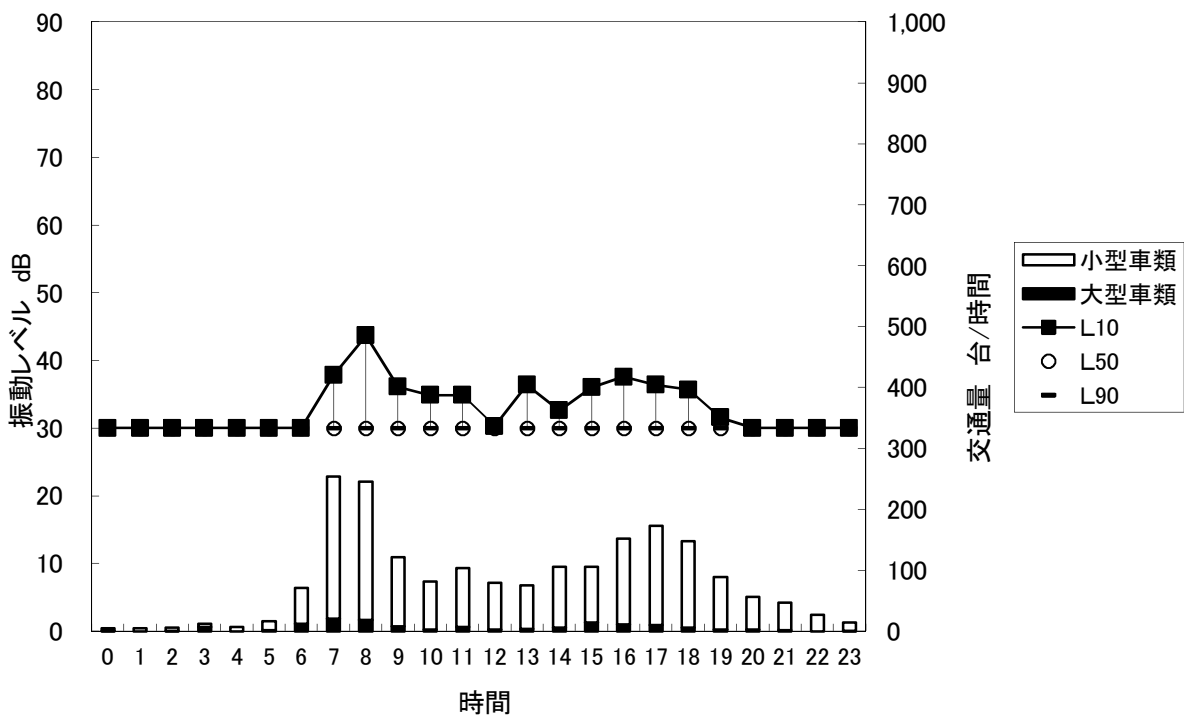


図 振動レベル時間変動図

表 振動レベル測定結果

調査項目： 道路交通振動

調査地点： No.3 県道鶯宿中道線(中央)

調査年月日： 平成19年11月17日 (土)【休日】

単位：dB

測定時間	時間区分	時間率振動レベル		
		L10	L50	L90
0:00~1:00	夜間	< 30	< 30	< 30
1:00~2:00		< 30	< 30	< 30
2:00~3:00		< 30	< 30	< 30
3:00~4:00		< 30	< 30	< 30
4:00~5:00		< 30	< 30	< 30
5:00~6:00		< 30	< 30	< 30
6:00~7:00		< 30	< 30	< 30
7:00~8:00	昼間	39	< 30	< 30
8:00~9:00		38	< 30	< 30
9:00~10:00		36	< 30	< 30
10:00~11:00		34	< 30	< 30
11:00~12:00		36	< 30	< 30
12:00~13:00		31	< 30	< 30
13:00~14:00		< 30	< 30	< 30
14:00~15:00		34	< 30	< 30
15:00~16:00		33	< 30	< 30
16:00~17:00		43	< 30	< 30
17:00~18:00		37	< 30	< 30
18:00~19:00		38	< 30	< 30
19:00~20:00		夜間	< 30	< 30
20:00~21:00	30		< 30	< 30
21:00~22:00	< 30		< 30	< 30
22:00~23:00	< 30		< 30	< 30
23:00~24:00	< 30		< 30	< 30
昼間平均		35	< 30	< 30
夜間平均		31	< 30	< 30

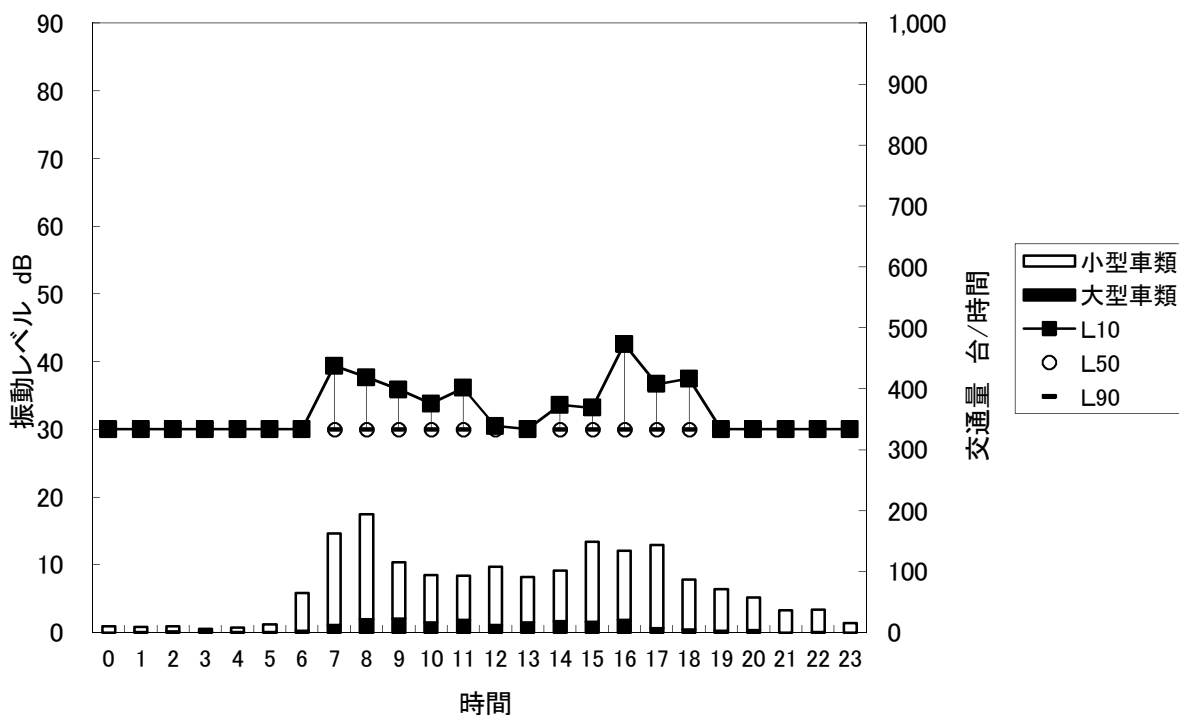


図 振動レベル時間変動図

表 振動レベル測定結果

調査項目： 道路交通振動

調査地点： No.4 県道鶯宿中道線(西側)

調査年月日： 平成19年11月16日

(金)【平日】

単位：dB

測定時間	時間区分	時間率振動レベル		
		L10	L50	L90
0:00~1:00	夜間	< 30	< 30	< 30
1:00~2:00		< 30	< 30	< 30
2:00~3:00		< 30	< 30	< 30
3:00~4:00		< 30	< 30	< 30
4:00~5:00		< 30	< 30	< 30
5:00~6:00		< 30	< 30	< 30
6:00~7:00		< 30	< 30	< 30
7:00~8:00	昼間	30	< 30	< 30
8:00~9:00		35	< 30	< 30
9:00~10:00		30	< 30	< 30
10:00~11:00		< 30	< 30	< 30
11:00~12:00		< 30	< 30	< 30
12:00~13:00		< 30	< 30	< 30
13:00~14:00		< 30	< 30	< 30
14:00~15:00		< 30	< 30	< 30
15:00~16:00		< 30	< 30	< 30
16:00~17:00		< 30	< 30	< 30
17:00~18:00		< 30	< 30	< 30
18:00~19:00		32	< 30	< 30
19:00~20:00	夜間	< 30	< 30	< 30
20:00~21:00		< 30	< 30	< 30
21:00~22:00		< 30	< 30	< 30
22:00~23:00		< 30	< 30	< 30
23:00~24:00		< 30	< 30	< 30
昼間平均		31	< 30	< 30
夜間平均		30	< 30	< 30

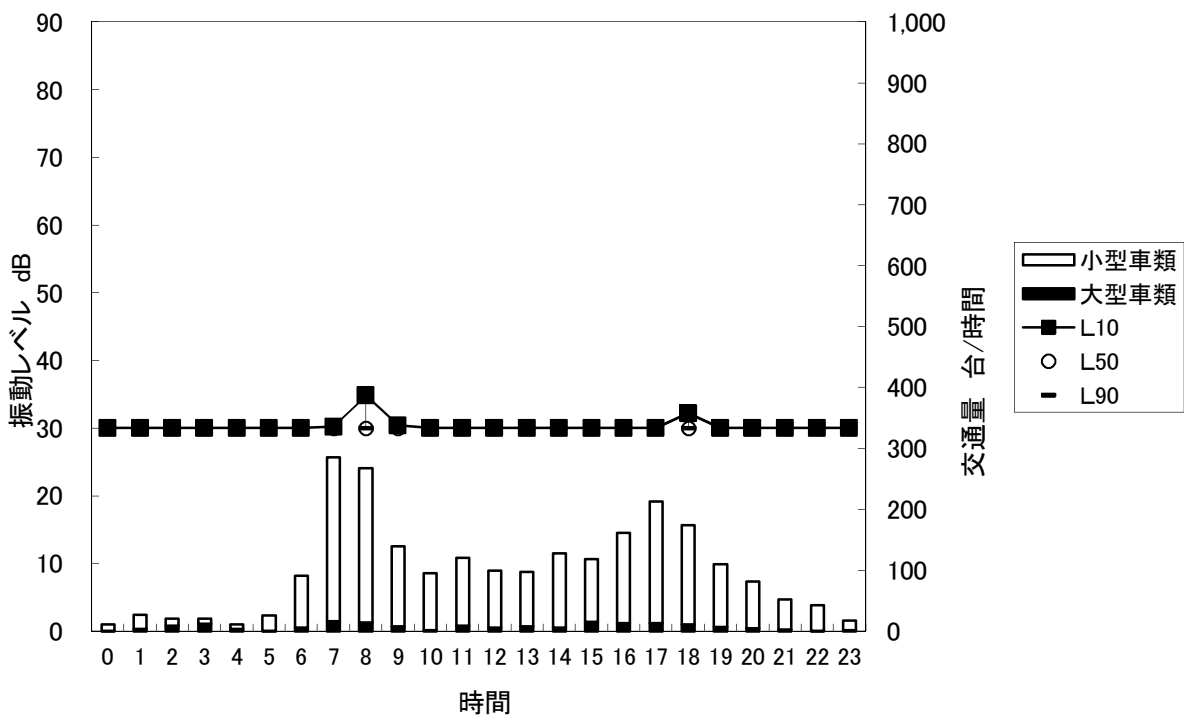


図 振動レベル時間変動図



表 振動レベル測定結果

調査項目： 道路交通振動

調査地点： No.4 県道鶯宿中道線(西側)

調査年月日： 平成19年11月17日 (土)【休日】 単位：dB

測定時間	時間区分	時間率振動レベル			
		L10	L50	L90	
0:00~1:00	夜間	< 30	< 30	< 30	
1:00~2:00		< 30	< 30	< 30	
2:00~3:00		< 30	< 30	< 30	
3:00~4:00		< 30	< 30	< 30	
4:00~5:00		< 30	< 30	< 30	
5:00~6:00		< 30	< 30	< 30	
6:00~7:00		< 30	< 30	< 30	
7:00~8:00	昼間	30	< 30	< 30	
8:00~9:00		< 30	< 30	< 30	
9:00~10:00		< 30	< 30	< 30	
10:00~11:00		< 30	< 30	< 30	
11:00~12:00		< 30	< 30	< 30	
12:00~13:00		< 30	< 30	< 30	
13:00~14:00		< 30	< 30	< 30	
14:00~15:00		< 30	< 30	< 30	
15:00~16:00		< 30	< 30	< 30	
16:00~17:00		< 30	< 30	< 30	
17:00~18:00		< 30	< 30	< 30	
18:00~19:00		31	< 30	< 30	
19:00~20:00		夜間	< 30	< 30	< 30
20:00~21:00			< 30	< 30	< 30
21:00~22:00	< 30		< 30	< 30	
22:00~23:00	< 30		< 30	< 30	
23:00~24:00	< 30		< 30	< 30	
昼間平均		30	< 30	< 30	
夜間平均		< 30	< 30	< 30	

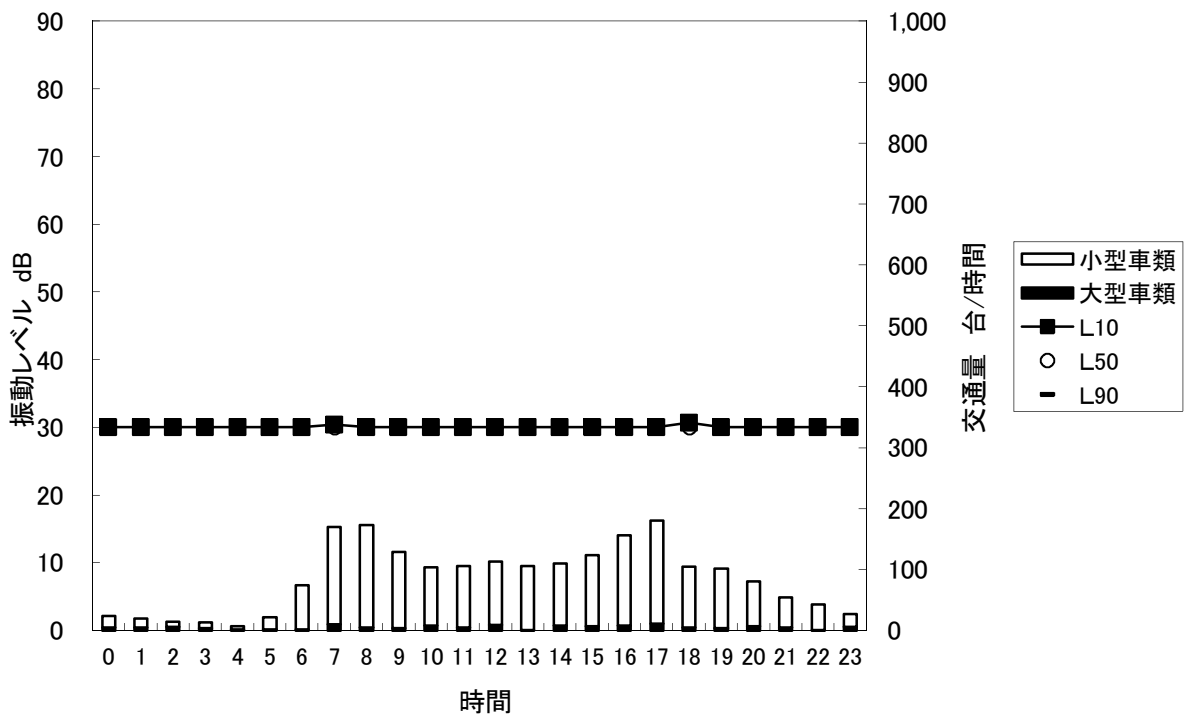


図 振動レベル時間変動図

表 振動レベル測定結果

調査項目： 道路交通振動

調査地点： No.5 一般国道358号

調査年月日： 平成19年11月16日

(金)【平日】

単位：dB

測定時間	時間区分	時間率振動レベル		
		L10	L50	L90
0:00~1:00	夜間	33	< 30	< 30
1:00~2:00		34	< 30	< 30
2:00~3:00		32	< 30	< 30
3:00~4:00		44	< 30	< 30
4:00~5:00		39	< 30	< 30
5:00~6:00		33	< 30	< 30
6:00~7:00		49	< 30	< 30
7:00~8:00		48	32	< 30
8:00~9:00	昼間	51	36	< 30
9:00~10:00		50	33	< 30
10:00~11:00		48	32	< 30
11:00~12:00		45	33	< 30
12:00~13:00		45	32	< 30
13:00~14:00		44	< 30	< 30
14:00~15:00		44	30	< 30
15:00~16:00		46	33	< 30
16:00~17:00		43	32	< 30
17:00~18:00		46	32	< 30
18:00~19:00		42	32	< 30
19:00~20:00		夜間	38	< 30
20:00~21:00	39		< 30	< 30
21:00~22:00	38		< 30	< 30
22:00~23:00	37		< 30	< 30
23:00~24:00	33		< 30	< 30
昼間平均			46	< 32
夜間平均		38	< 30	< 30

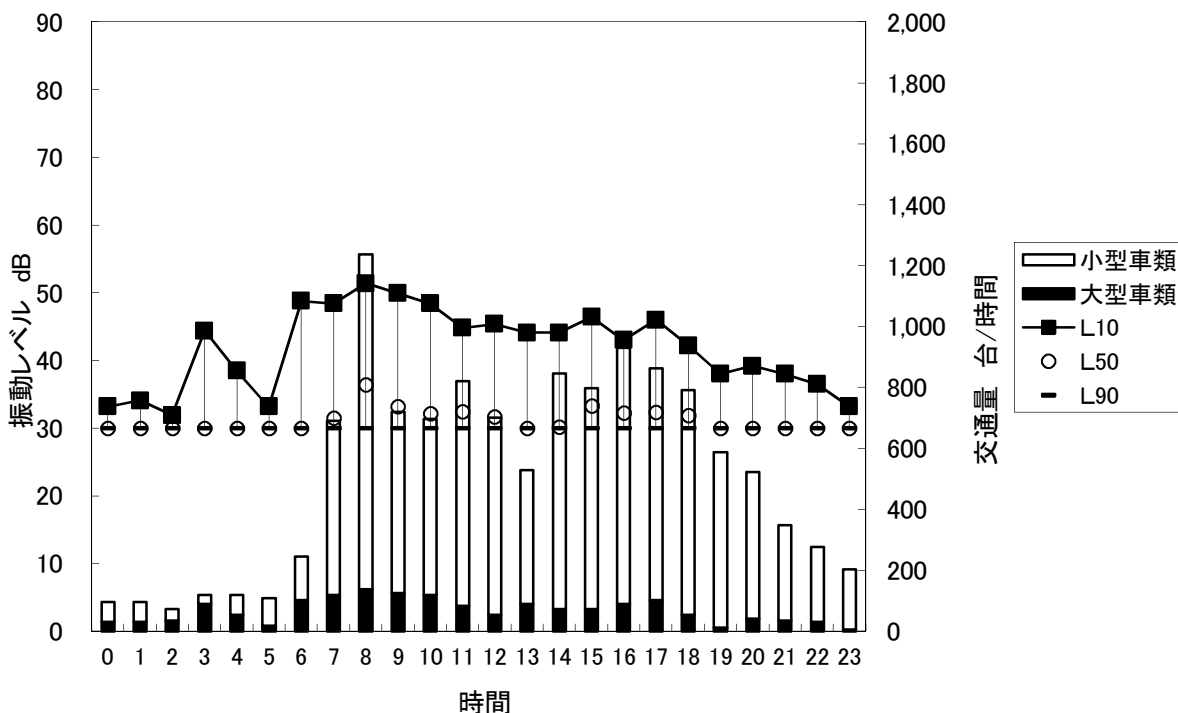


図 振動レベル時間変動図

表 振動レベル測定結果

調査項目： 道路交通振動

調査地点： No.5 一般国道358号

調査年月日： 平成19年11月17日

(土)【休日】

単位：dB

測定時間	時間区分	時間率振動レベル		
		L10	L50	L90
0:00~1:00	夜間	36	< 30	< 30
1:00~2:00		35	< 30	< 30
2:00~3:00		34	< 30	< 30
3:00~4:00		< 30	< 30	< 30
4:00~5:00		38	< 30	< 30
5:00~6:00		37	< 30	< 30
6:00~7:00		42	< 30	< 30
7:00~8:00		44	31	< 30
8:00~9:00	昼間	44	33	< 30
9:00~10:00		47	33	< 30
10:00~11:00		46	31	< 30
11:00~12:00		42	31	< 30
12:00~13:00		46	33	< 30
13:00~14:00		40	31	< 30
14:00~15:00		40	30	< 30
15:00~16:00		40	32	< 30
16:00~17:00		47	34	< 30
17:00~18:00		46	35	< 30
18:00~19:00		42	31	< 30
19:00~20:00		夜間	39	< 30
20:00~21:00	38		< 30	< 30
21:00~22:00	39		< 30	< 30
22:00~23:00	35		< 30	< 30
23:00~24:00	35		< 30	< 30
昼間平均			44	32
夜間平均		37	< 30	< 30

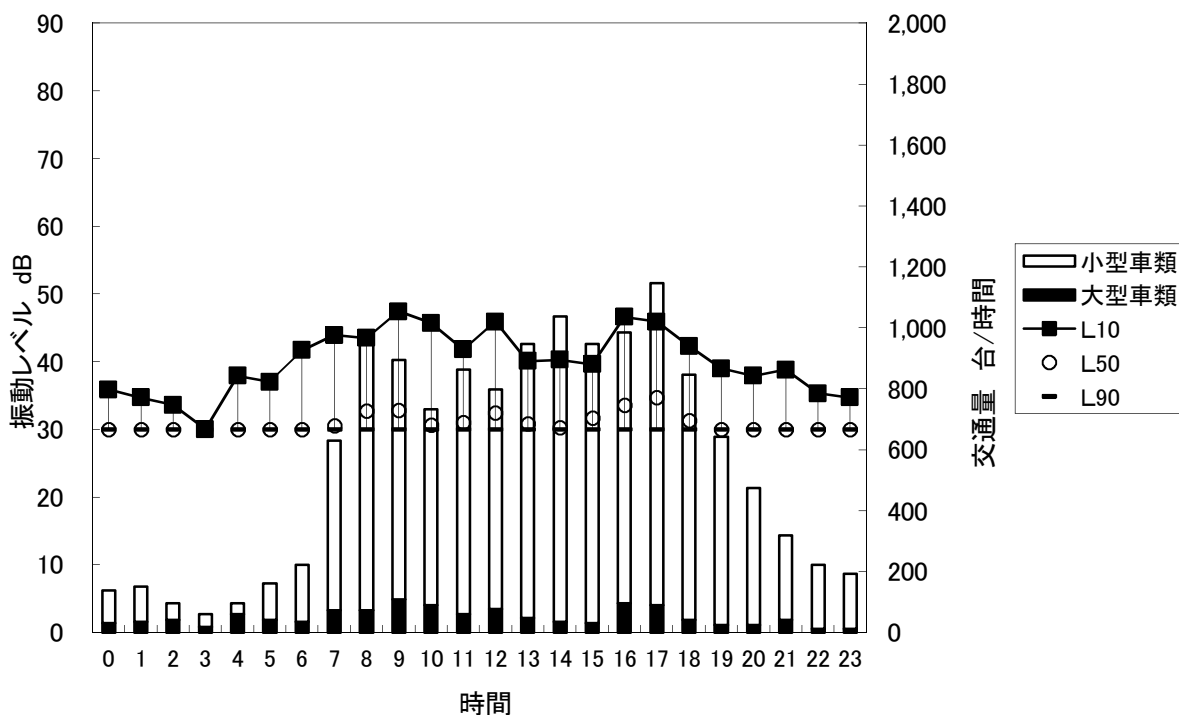


図 振動レベル時間変動図

表 振動レベル測定結果

調査項目： 道路交通振動

調査地点： No.6 金川曾根広域農道

調査年月日： 平成19年11月16日

(金)【平日】

単位：dB

測定時間	時間区分	時間率振動レベル			
		L10	L50	L90	
0:00~1:00	夜間	< 30	< 30	< 30	
1:00~2:00		< 30	< 30	< 30	
2:00~3:00		< 30	< 30	< 30	
3:00~4:00		< 30	< 30	< 30	
4:00~5:00		< 30	< 30	< 30	
5:00~6:00		< 30	< 30	< 30	
6:00~7:00		< 30	< 30	< 30	
7:00~8:00		< 30	< 30	< 30	
8:00~9:00	昼間	36	< 30	< 30	
9:00~10:00		< 30	< 30	< 30	
10:00~11:00		< 30	< 30	< 30	
11:00~12:00		< 30	< 30	< 30	
12:00~13:00		< 30	< 30	< 30	
13:00~14:00		< 30	< 30	< 30	
14:00~15:00		< 30	< 30	< 30	
15:00~16:00		< 30	< 30	< 30	
16:00~17:00		< 30	< 30	< 30	
17:00~18:00		< 30	< 30	< 30	
18:00~19:00		< 30	< 30	< 30	
19:00~20:00		夜間	< 30	< 30	< 30
20:00~21:00			< 30	< 30	< 30
21:00~22:00			< 30	< 30	< 30
22:00~23:00			< 30	< 30	< 30
23:00~24:00			< 30	< 30	< 30
昼間平均		31	< 30	< 30	
夜間平均		< 30	< 30	< 30	

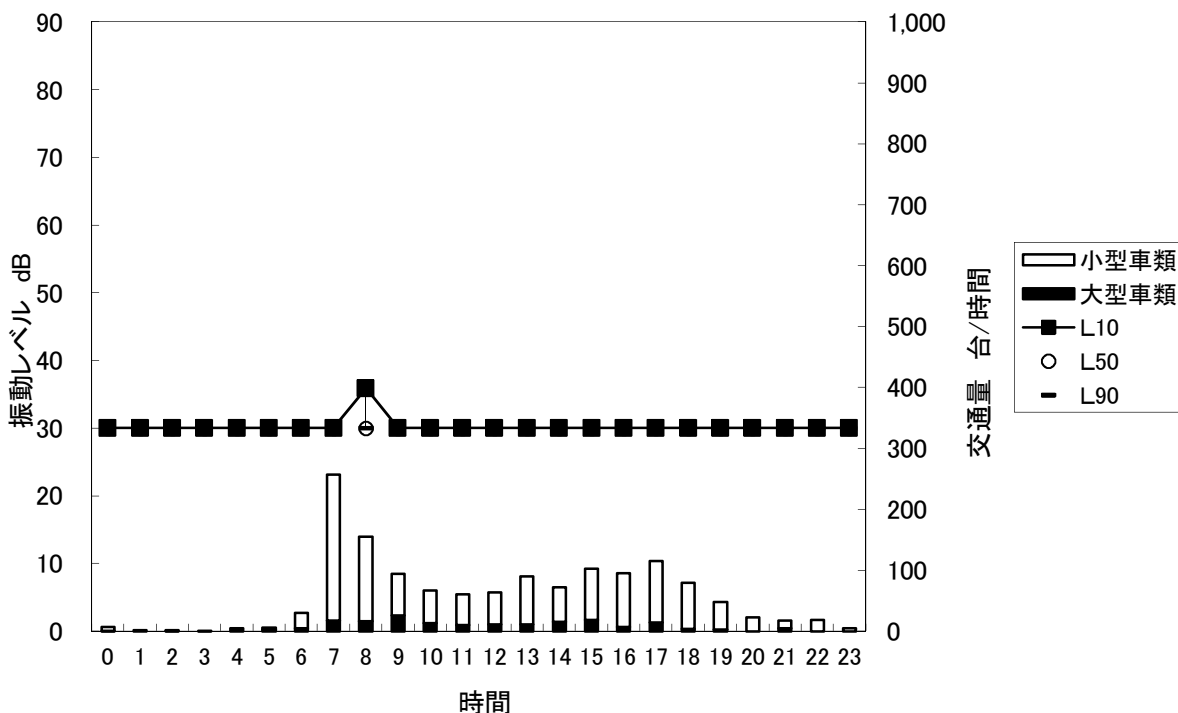


図 振動レベル時間変動図

表 振動レベル測定結果

調査項目： 道路交通振動

調査地点： No.6 金川曾根広域農道

調査年月日： 平成19年11月17日

(土)【休日】

単位：dB

測定時間	時間区分	時間率振動レベル		
		L10	L50	L90
0:00~1:00	夜間	< 30	< 30	< 30
1:00~2:00		< 30	< 30	< 30
2:00~3:00		< 30	< 30	< 30
3:00~4:00		< 30	< 30	< 30
4:00~5:00		< 30	< 30	< 30
5:00~6:00		< 30	< 30	< 30
6:00~7:00		< 30	< 30	< 30
7:00~8:00		< 30	< 30	< 30
8:00~9:00	昼間	< 30	< 30	< 30
9:00~10:00		< 30	< 30	< 30
10:00~11:00		31	< 30	< 30
11:00~12:00		< 30	< 30	< 30
12:00~13:00		< 30	< 30	< 30
13:00~14:00		< 30	< 30	< 30
14:00~15:00		< 30	< 30	< 30
15:00~16:00		< 30	< 30	< 30
16:00~17:00		< 30	< 30	< 30
17:00~18:00		< 30	< 30	< 30
18:00~19:00		< 30	< 30	< 30
19:00~20:00		夜間	< 30	< 30
20:00~21:00	< 30		< 30	< 30
21:00~22:00	< 30		< 30	< 30
22:00~23:00	< 30		< 30	< 30
23:00~24:00	< 30		< 30	< 30
昼間平均		30	< 30	< 30
夜間平均		< 30	< 30	< 30

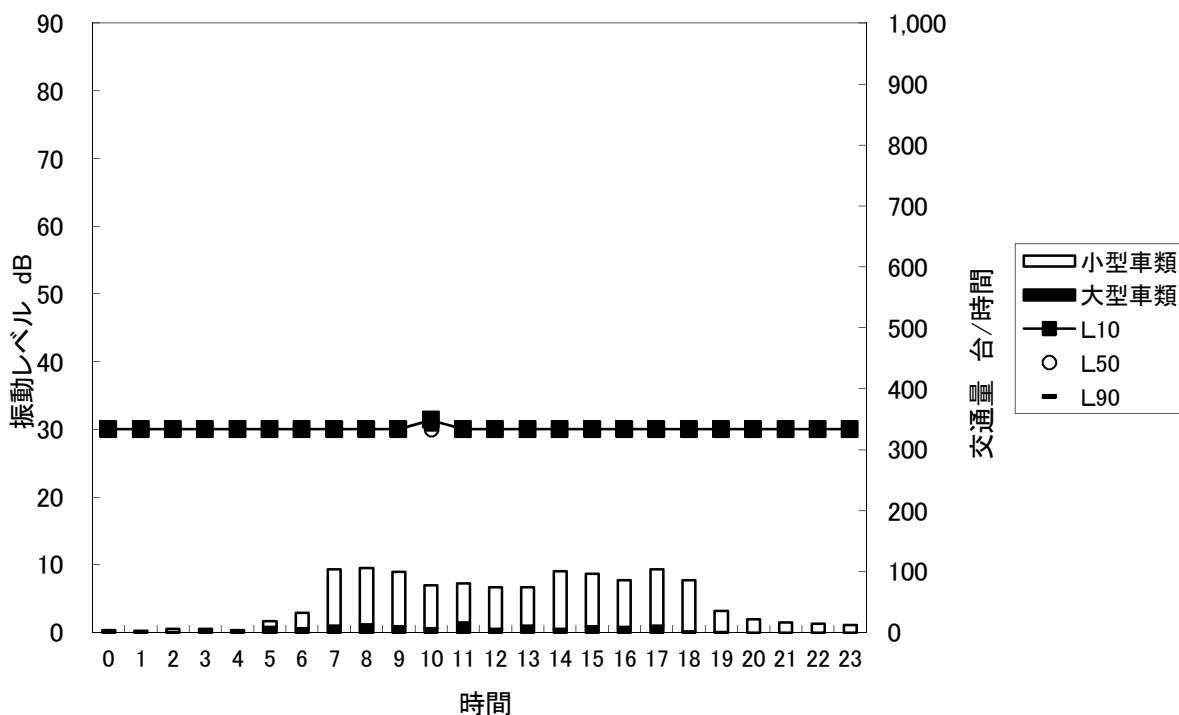


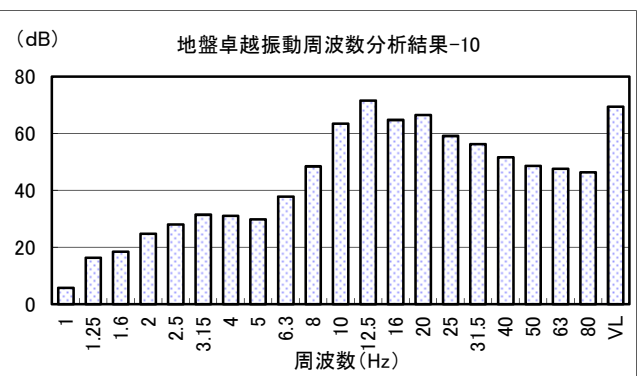
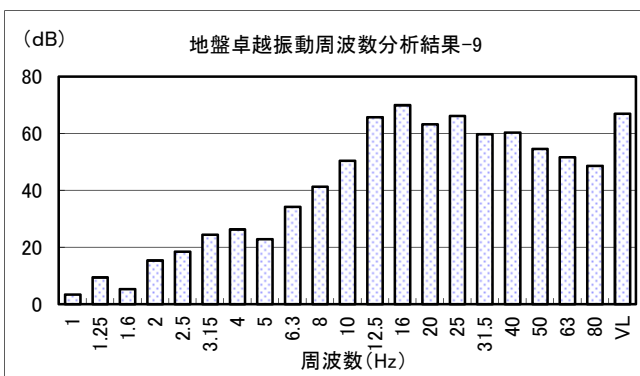
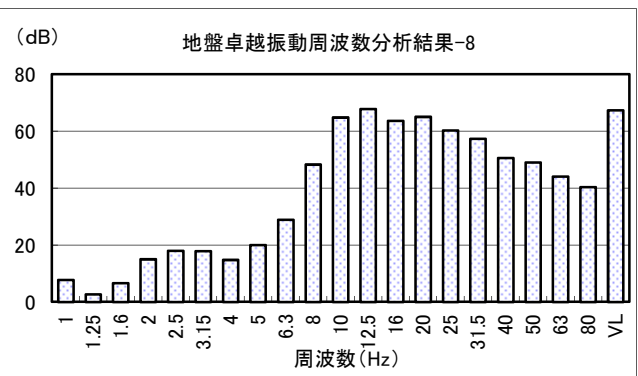
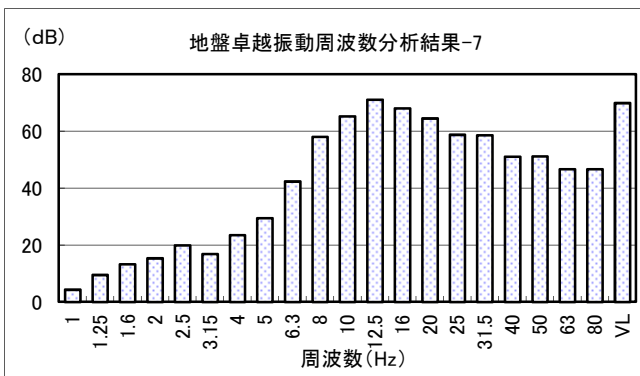
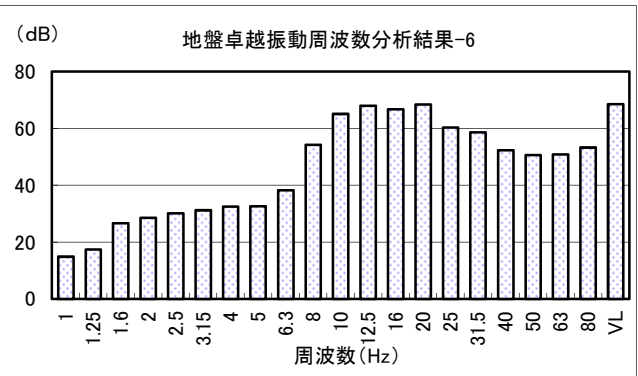
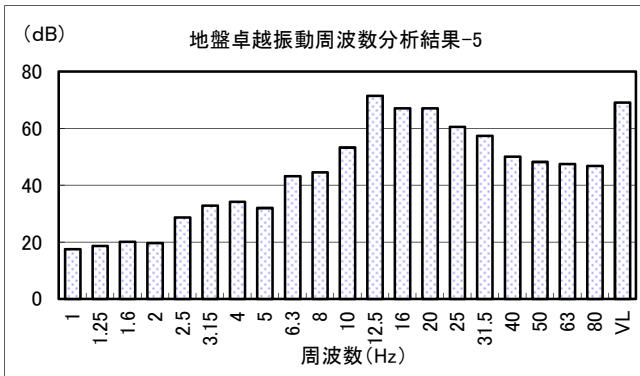
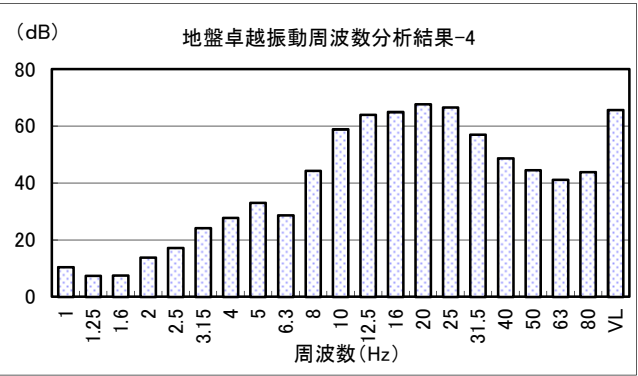
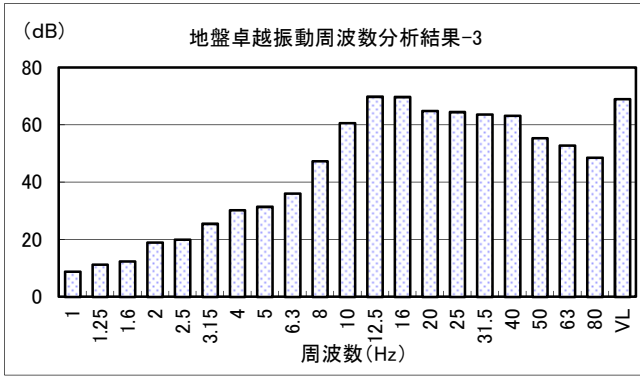
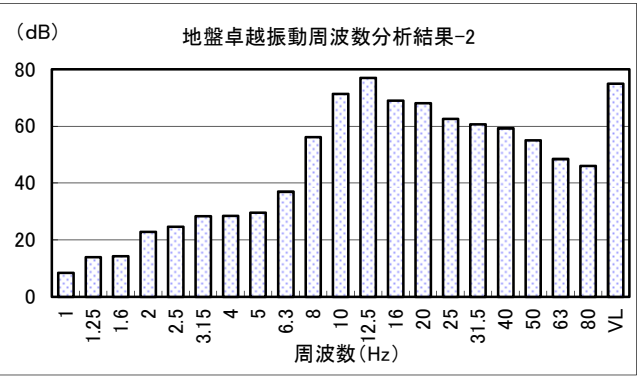
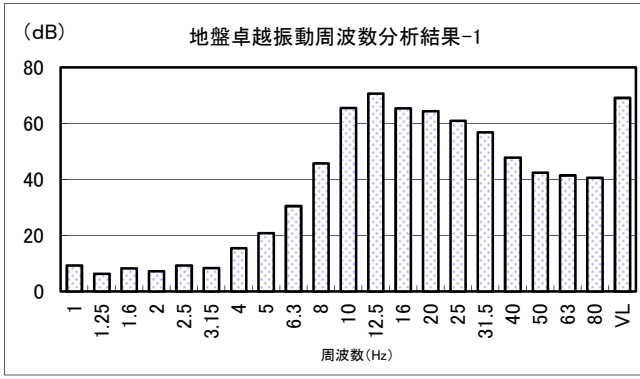
図 振動レベル時間変動図

■資料 2.3.2 地盤卓越振動数結果

No.2地点 地盤卓越振動周波数分析結果表

中心周波数 (Hz)	周波数分析結果 (dB)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	9	8	9	10	18	15	4	8	3	6
1.25	6	14	11	7	19	17	9	3	9	16
1.6	8	14	12	8	20	27	13	7	5	18
2	7	23	19	14	20	29	15	15	15	25
2.5	9	25	20	17	29	30	20	18	18	28
3.15	8	28	26	24	33	31	17	18	24	31
4	15	28	30	28	34	32	24	15	26	31
5	21	30	31	33	32	33	29	20	23	30
6.3	30	37	36	29	43	38	42	29	34	38
8	46	56	47	44	45	54	58	48	41	48
10	66	71	61	59	53	65	65	65	50	63
12.5	71	77	70	64	71	68	71	68	66	72
16	65	69	70	65	67	67	68	64	70	65
20	64	68	65	68	67	68	65	65	63	66
25	61	63	64	67	61	60	59	60	66	59
31.5	57	61	64	57	57	59	59	57	60	56
40	48	59	63	49	50	52	51	51	60	52
50	42	55	55	45	48	51	51	49	55	49
63	41	48	53	41	47	51	47	44	52	47
80	41	46	49	44	47	53	47	40	49	46
VL	69	75	69	66	69	68	70	67	67	69
卓越周波数	14.4 Hz									

No.2地点 地盤卓越振動周波数分析結果図

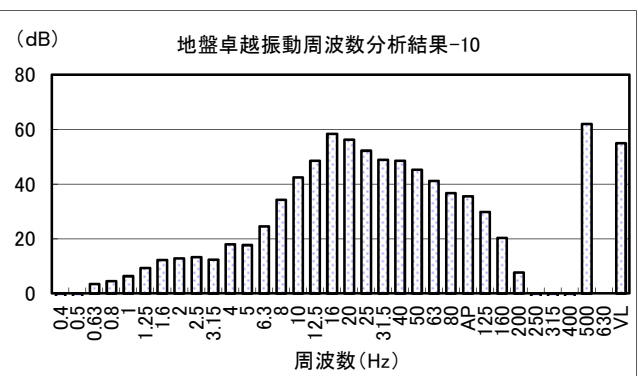
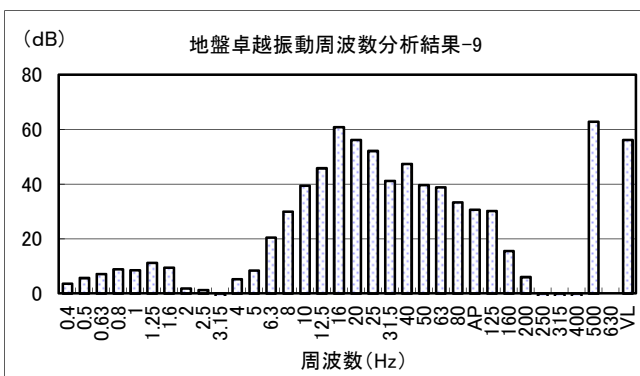
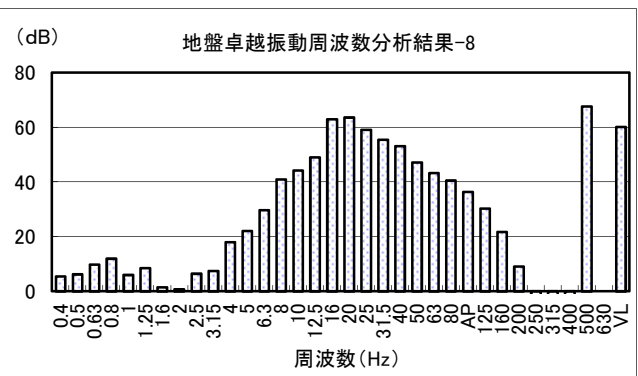
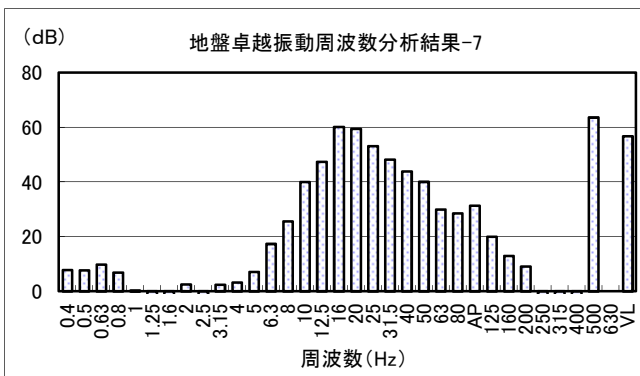
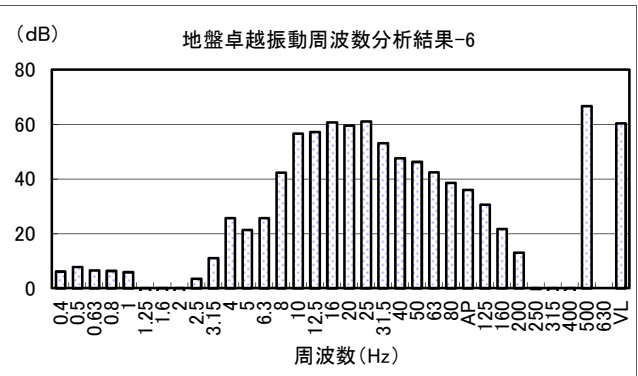
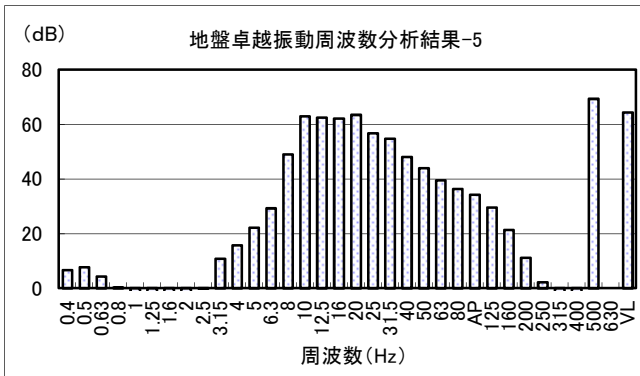
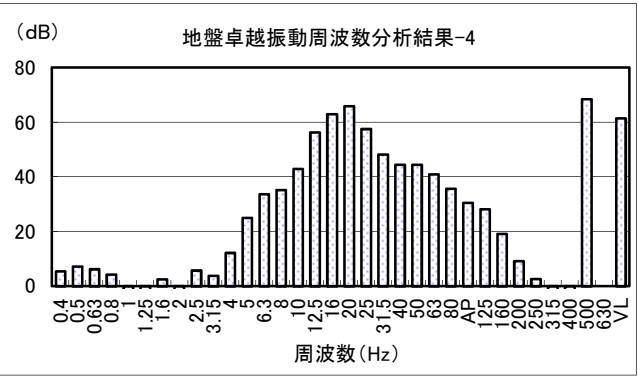
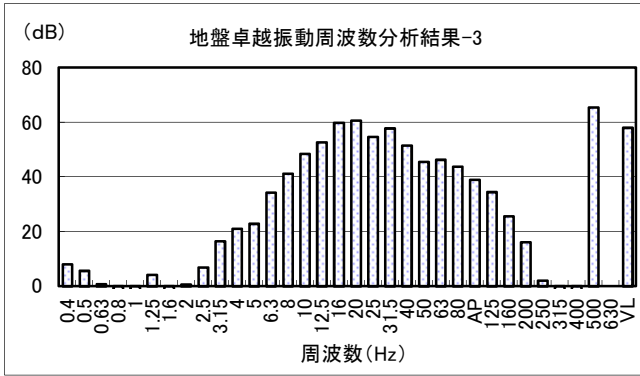
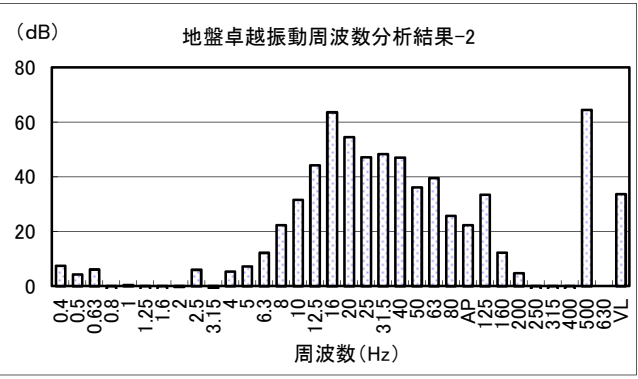
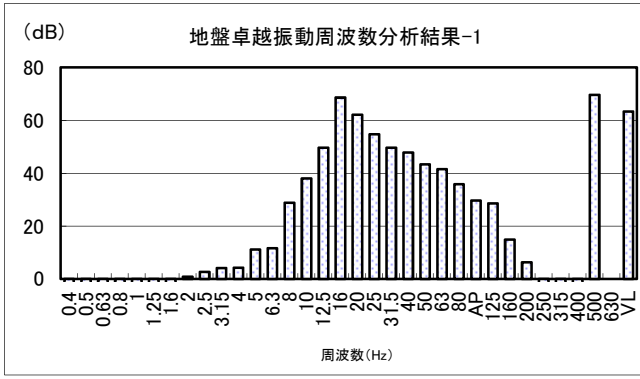


No.3地点 地盤卓越振動周波数分析結果表

中心周波数 (Hz)	周波数分析結果 (dB)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1		0				6	0	6	8	6
1.25			4					8	11	9
1.6				3				2	9	12
2	1		1				3	1	2	13
2.5	3	6	7	6		4		6	1	13
3.15	4		16	4	11	11	2	7		12
4	4	5	21	12	16	26	3	18	5	18
5	11	7	23	25	22	21	7	22	8	18
6.3	12	12	34	34	29	26	17	30	20	25
8	29	22	41	35	49	42	26	41	30	34
10	38	32	48	43	63	57	40	44	39	43
12.5	50	44	53	56	62	57	47	49	46	49
16	69	64	60	63	62	61	60	63	61	58
20	62	55	61	66	63	60	59	64	56	56
25	55	47	55	58	57	61	53	59	52	52
31.5	50	48	58	48	55	53	48	55	41	49
40	48	47	51	44	48	48	44	53	47	49
50	43	36	45	44	44	46	40	47	40	45
63	42	40	46	41	40	42	30	43	39	41
80	36	26	44	36	36	39	28	41	33	37
VL	63	34	58	61	64	60	57	60	56	55
卓越周波数	18.5 Hz									



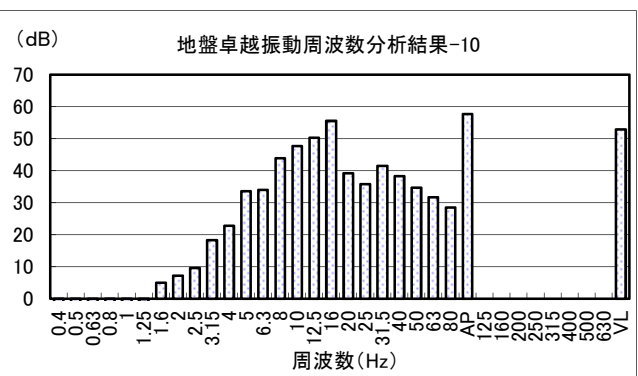
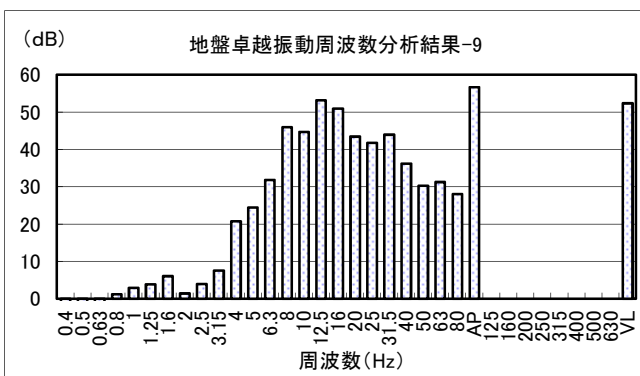
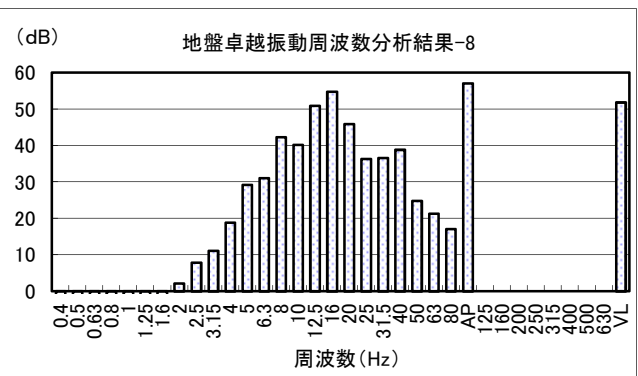
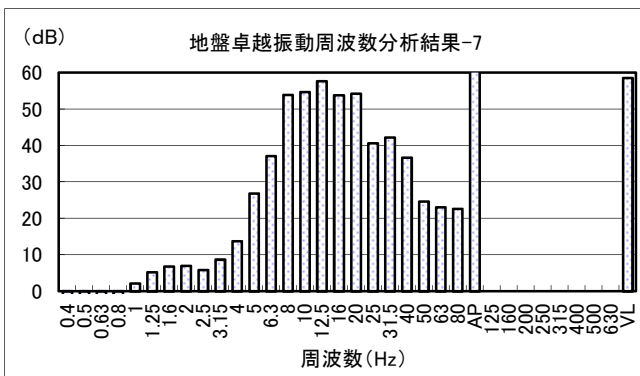
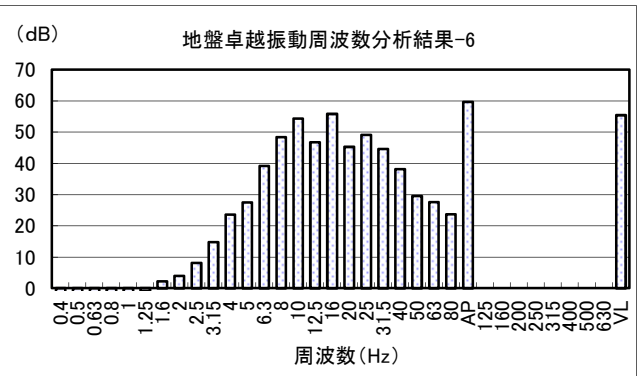
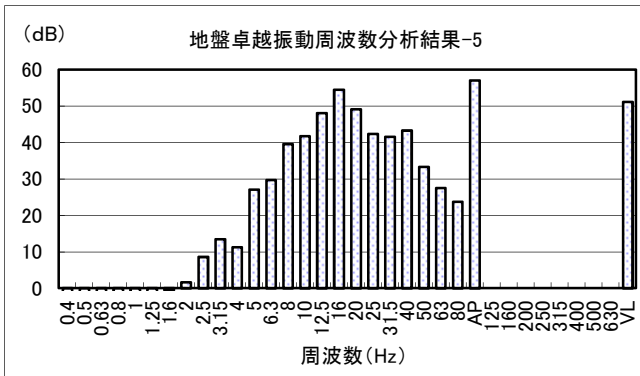
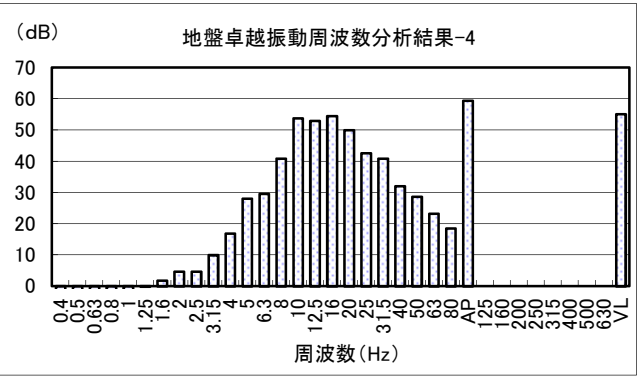
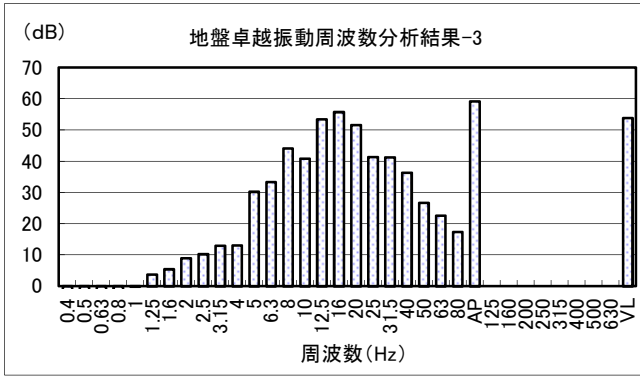
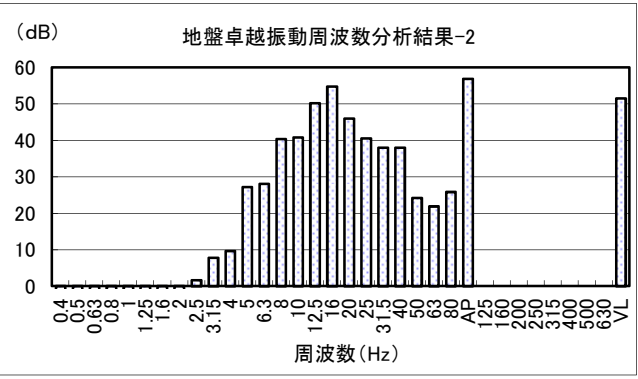
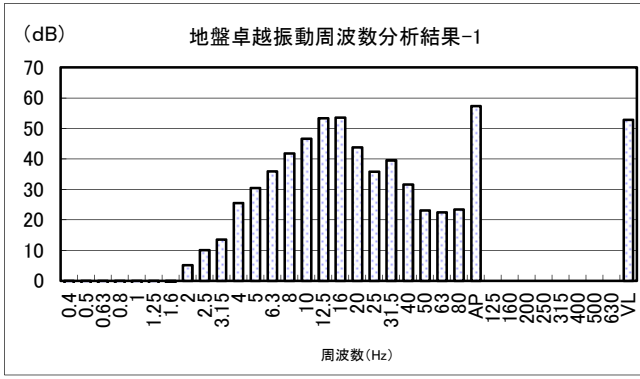
No.3地点 地盤卓越振動周波数分析結果図



No.4地点 地盤卓越振動周波数分析結果表

中心周波数 (Hz)	周波数分析結果 (dB)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1							2		3	
1.25			4				5		4	
1.6			5	2		2	7		6	5
2	5		9	5	2	4	7	2	1	7
2.5	10	2	10	5	9	8	6	8	4	10
3.15	13	8	13	10	14	15	9	11	8	18
4	26	10	13	17	11	24	14	19	21	23
5	30	27	30	28	27	28	27	29	24	34
6.3	36	28	33	30	30	39	37	31	32	34
8	42	40	44	41	40	48	54	42	46	44
10	47	41	41	54	42	54	55	40	45	48
12.5	53	50	53	53	48	47	58	51	53	50
16	54	55	56	54	54	56	54	55	51	56
20	44	46	52	50	49	45	54	46	43	39
25	36	41	41	43	42	49	41	36	42	36
31.5	40	38	41	41	42	45	42	37	44	42
40	32	38	36	32	43	38	37	39	36	38
50	23	24	27	29	33	30	25	25	30	35
63	22	22	23	23	28	28	23	21	31	32
80	23	26	17	18	24	24	23	17	28	29
VL	53	52	54	55	51	55	59	52	52	53
卓越周波数	15.3 Hz									

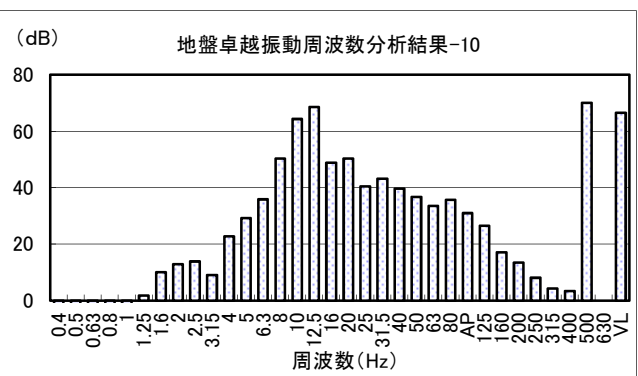
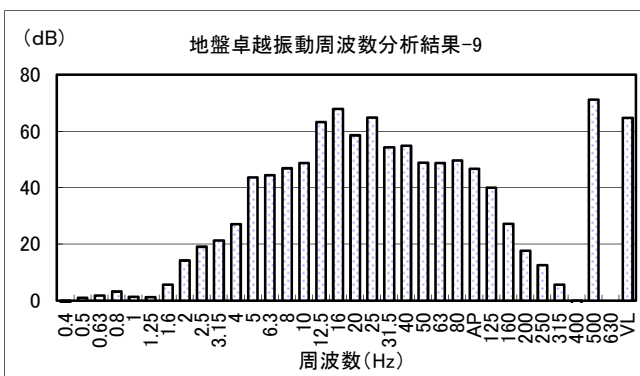
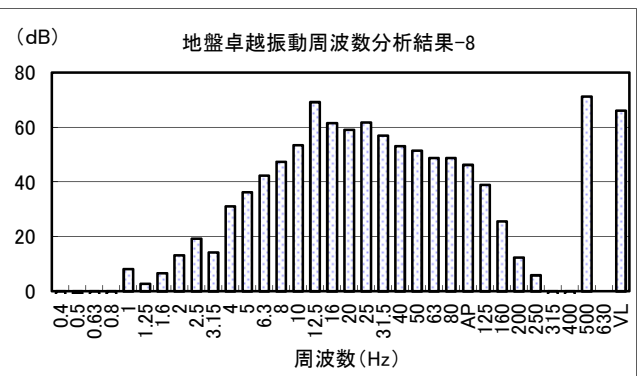
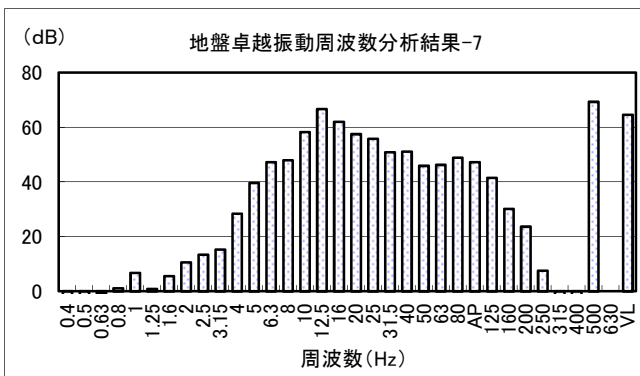
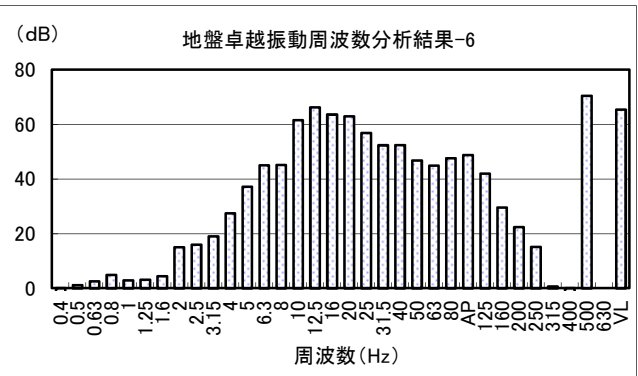
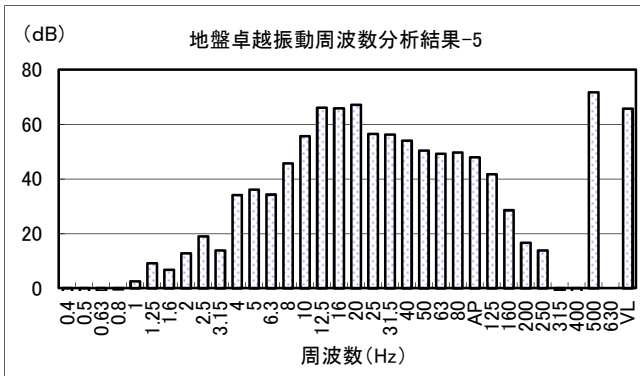
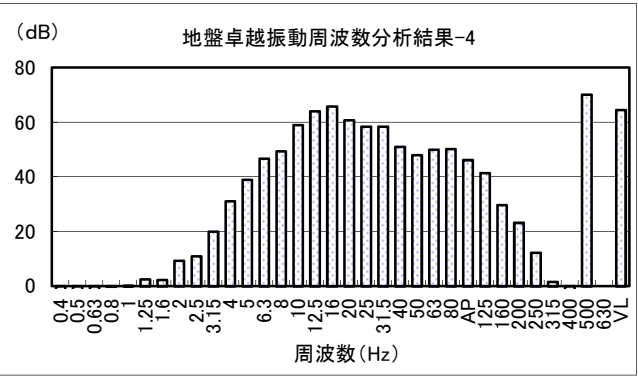
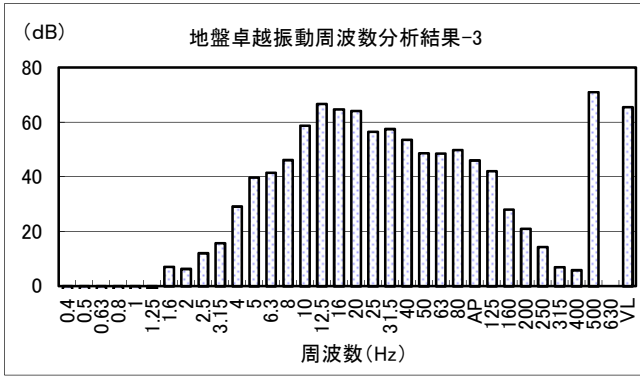
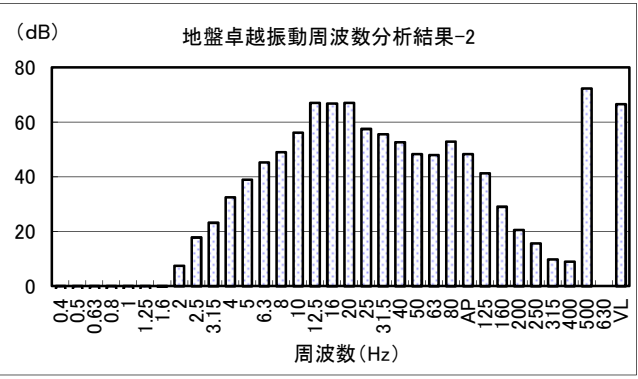
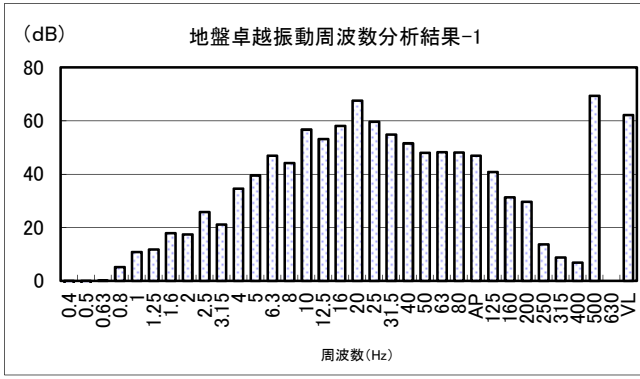
No.4地点 地盤卓越振動周波数分析結果図



No.5地点 地盤卓越振動周波数分析結果表

中心周波数 (Hz)	周波数分析結果 (dB)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	11			0	3	3	7	8	1	
1.25	12			3	9	3	1	3	1	2
1.6	18		7	2	7	4	6	7	6	10
2	17	7	6	9	13	15	11	13	14	13
2.5	26	18	12	11	19	16	13	19	19	14
3.15	21	23	16	20	14	19	15	14	21	9
4	35	32	29	31	34	27	28	31	27	23
5	40	39	40	39	36	37	40	36	44	29
6.3	47	45	42	47	34	45	47	42	44	36
8	44	49	46	49	46	45	48	47	47	50
10	57	56	59	59	56	61	58	53	49	64
12.5	53	67	67	64	66	66	67	69	63	69
16	58	67	65	66	66	64	62	62	68	49
20	67	67	64	61	67	63	58	59	59	50
25	60	57	57	58	56	57	56	62	65	40
31.5	55	56	58	58	56	52	51	57	54	43
40	52	53	54	51	54	52	51	53	55	40
50	48	48	49	48	50	47	46	51	49	37
63	48	48	49	50	49	45	46	49	49	34
80	48	53	50	50	50	48	49	49	50	36
VL	62	67	66	65	66	65	65	66	65	67
卓越周波数	14.7 Hz									

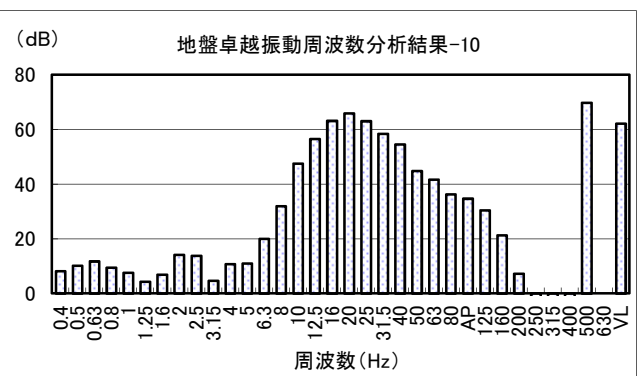
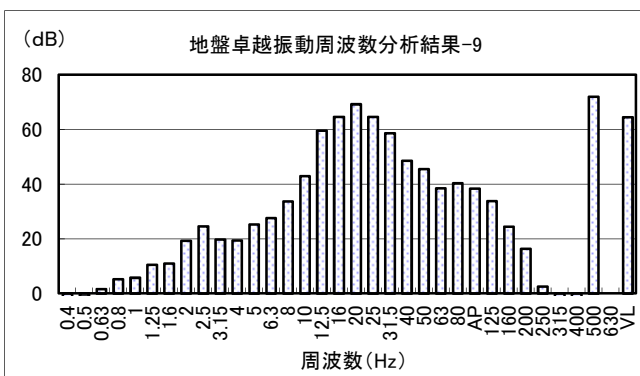
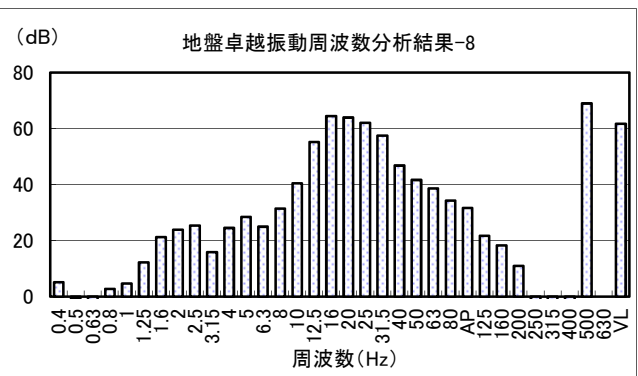
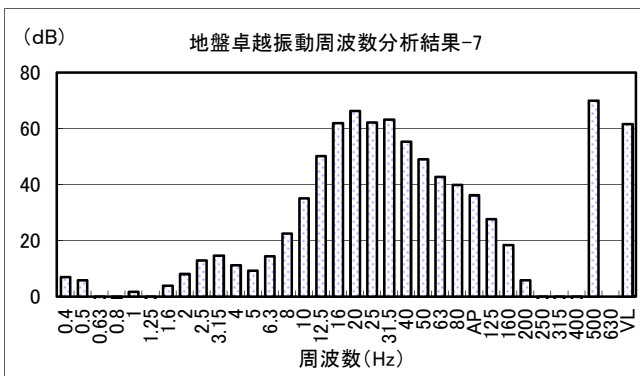
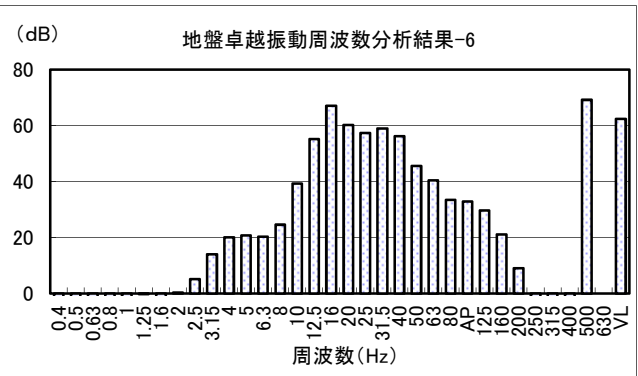
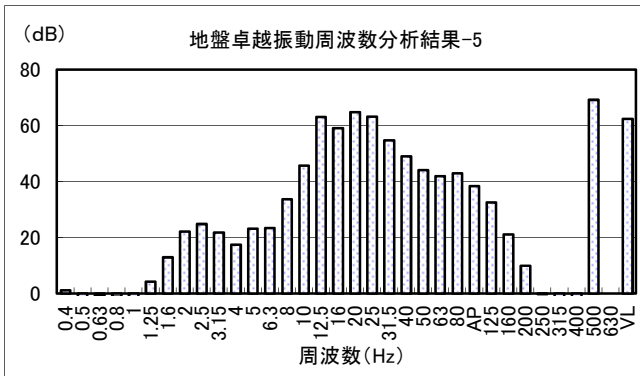
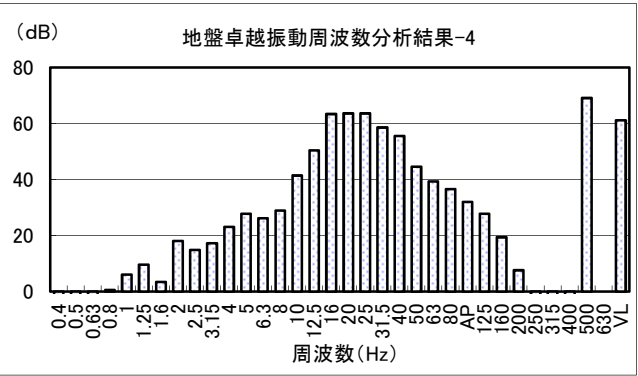
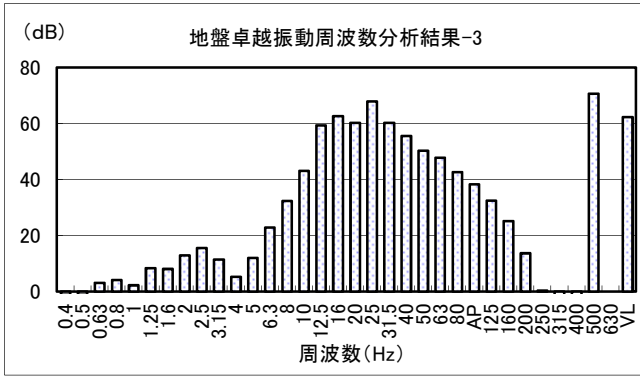
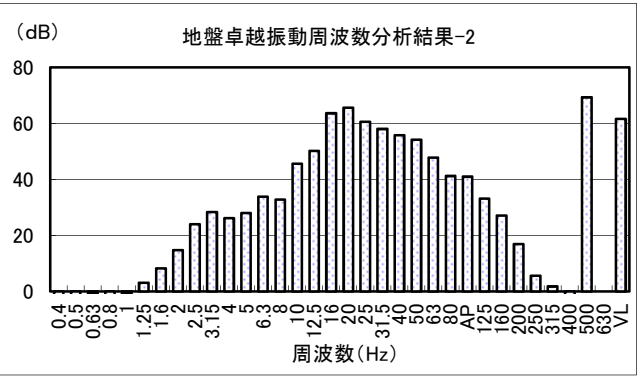
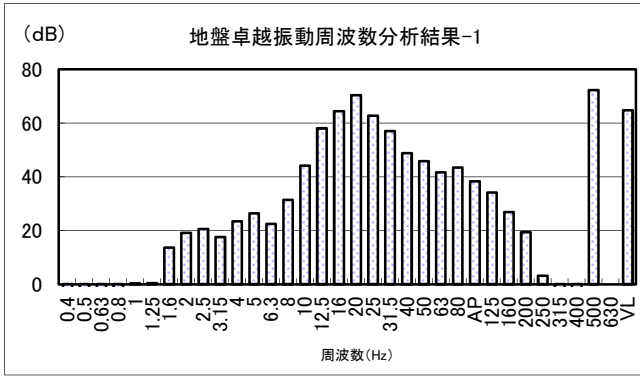
No.5地点 地盤卓越振動周波数分析結果図



No.6地点 地盤卓越振動周波数分析結果表

中心周波数 (Hz)	周波数分析結果 (dB)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	0		2	6			2	5	6	8
1.25	0	3	8	10	4			12	10	4
1.6	14	8	8	3	13		4	21	11	7
2	19	15	13	18	22	0	8	24	19	14
2.5	21	24	16	15	25	5	13	25	25	14
3.15	18	28	11	17	22	14	15	16	20	5
4	23	26	5	23	18	20	11	25	19	11
5	26	28	12	28	23	21	9	28	25	11
6.3	22	34	23	26	23	20	14	25	28	20
8	31	33	32	29	34	25	23	31	34	32
10	44	46	43	41	46	39	35	40	43	48
12.5	58	50	59	50	63	55	50	55	60	57
16	64	64	63	63	59	67	62	65	65	63
20	70	66	60	64	65	60	66	64	69	66
25	63	61	68	64	63	57	62	62	65	63
31.5	57	58	60	59	55	59	63	58	59	58
40	49	56	56	56	49	56	55	47	49	54
50	46	54	50	45	44	46	49	42	45	45
63	42	48	48	39	42	40	43	39	38	42
80	43	41	43	37	43	33	40	34	40	36
VL	65	62	62	61	62	62	62	62	64	62
卓越周波数	21.5 Hz									

No.6地点 地盤卓越振動周波数分析結果図



### ■資料 2.3.3 振動予測結果

#### 1. 建設機械の稼働による振動の影響

<環境保全措置なし>

・振動レベル  $L_{10}$

単位：dB

予測地点	対象	現況値	寄与値	予測結果
		(バックグラウンド)	(建設機械の稼働に起因する振動)	(現況値と寄与値の合成値)
敷地境界 (No. 1)	①a ごみ処理施設の建設 杭打(油圧ハンマ工)	30	22.9	30.8
	①b ごみ処理施設の建設 建設作業機械最大時		15.6	30.2
	②a 最終処分場の建設(A案) 建設作業機械最大時		35.5	36.6
	②c 最終処分場の建設(C案) 建設作業機械最大時		22.9	30.8
	③地域振興施設の建設 建設作業機械最大時		43.2	43.4
	①a+②a+③複合影響		43.9	44.1
	①a+②c+③複合影響		43.3	43.5
敷地境界東 (No. 7)	①a ごみ処理施設の建設 杭打(油圧ハンマ工)	30	48.8	48.9
	①b ごみ処理施設の建設 建設作業機械最大時		44.2	44.4
	②a 最終処分場の建設(A案) 建設作業機械最大時		32.8	34.6
	②c 最終処分場の建設(C案) 建設作業機械最大時		33.3	35.0
	③地域振興施設の建設 建設作業機械最大時		33.4	35.0
	①a+②a+③複合影響		49.0	49.1
	①a+②c+③複合影響		49.0	49.1



## 2. 資機材の運搬車両の走行による振動の影響

<保全措置なし：甲府方面集中ルート>

・振動レベル $L_{10}$

単位：dB

地点	対象	時間帯	現況値 (一般車)	予測値 (一般車+工事車両)	増加量
県道鶯宿 中道線 【東側】 (No.2)	①ごみ処理施設の建設	昼間	42.9	—※	—※
		夜間	32.1		
	②最終処分場の建設(A案=C案)	昼間	42.9		
	③地域振興施設の建設	昼間	42.9		
	複合影響①+②+③	昼間	42.9		
県道鶯宿 中道線 【中央】 (No.3)	①ごみ処理施設の建設	昼間	35.9	—※	—※
		夜間	30.7		
	②最終処分場の建設(A案=C案)	昼間	35.9		
	③地域振興施設の建設	昼間	35.9		
	複合影響①+②+③	昼間	35.9		
県道鶯宿 中道線 【西側】 (No.4)	①ごみ処理施設の建設	昼間	30.7	39.8	9.1
		夜間	30.0	30.0	0.0
	②最終処分場の建設(A案=C案)	昼間	30.7	36.2	5.5
	③地域振興施設の建設	昼間	30.7	33.7	3.0
	複合影響①+②+③	昼間	30.7	40.6	9.9
一般国道 358号 (No.5)	①ごみ処理施設の建設	昼間	46.0	48.0	2.0
		夜間	38.3	38.3	0.0
	②最終処分場の建設(A案=C案)	昼間	46.0	46.7	0.7
	③地域振興施設の建設	昼間	46.0	46.2	0.2
	複合影響①+②+③	昼間	46.0	48.4	2.4
金川曾根 広域農道 (No.6)	①ごみ処理施設の建設	昼間	30.5	—※	—※
		夜間	30.0		
	②最終処分場の建設(A案=C案)	昼間	30.5		
	③地域振興施設の建設	昼間	30.5		
	複合影響①+②+③	昼間	30.5		

※配分される交通量が無いため、寄与値がない地点。

<保全措置あり：分散ルート>

・振動レベルL<sub>10</sub>

単位：dB

地点	対象	時間帯	現況値 (一般車)	予測値 (一般車+工事車両)	増加量
県道鶯宿 中道線 【東側】 (No.2)	①ごみ処理施設の建設	昼間	42.9	47.6	4.7
		夜間	32.1	32.2	0.1
	②最終処分場の建設(A案=C案)	昼間	42.9	45.0	2.1
	③地域振興施設の建設	昼間	42.9	43.9	1.0
	複合影響①+②+③	昼間	42.9	48.4	5.5
県道鶯宿 中道線 【中央】 (No.3)	①ごみ処理施設の建設	昼間	35.9	43.7	7.8
		夜間	30.7	30.7	0.0
	②最終処分場の建設(A案=C案)	昼間	35.9	40.1	4.2
	③地域振興施設の建設	昼間	35.9	38.2	2.3
	複合影響①+②+③	昼間	35.9	44.6	8.7
県道鶯宿 中道線 【西側】 (No.4)	①ごみ処理施設の建設	昼間	30.7	37.9	7.2
		夜間	30.0	30.0	0.0
	②最終処分場の建設(A案=C案)	昼間	30.7	34.5	3.8
	③地域振興施設の建設	昼間	30.7	32.7	2.0
	複合影響①+②+③	昼間	30.7	38.8	8.1
一般国道 358号 (No.5)	①ごみ処理施設の建設	昼間	46.0	47.2	1.2
		夜間	38.3	38.3	0.0
	②最終処分場の建設(A案=C案)	昼間	46.0	46.3	0.3
	③地域振興施設の建設	昼間	46.0	46.1	0.1
	複合影響①+②+③	昼間	46.0	47.5	1.5
金川曾根 広域農道 (No.6)	①ごみ処理施設の建設	昼間	30.5	33.4	2.9
		夜間	30.0	30.0	0.0
	②最終処分場の建設(A案=C案)	昼間	30.5	31.4	0.9
	③地域振興施設の建設	昼間	30.5	31.0	0.5
	複合影響①+②+③	昼間	30.5	34.0	3.5

### 3. 施設の稼働による振動の影響

・振動レベル  $L_{10}$

単位：dB

予測地点	対象	時間帯	現況値 (バックグラウンド)	寄与値 (年平均値)	予測値 (年平均値)
敷地境界 (No. 1)	①ごみ処理施設の稼働	昼間	30	26.7	31.7
		夜間		—※	—※
	②a 最終処分場の稼働 (A 案埋立 第1期)	昼間		14.9	30.1
	②c 最終処分場の稼働 (C 案)	昼間		8.6	30.0
	③最終処分場の建設 (A 案 第2期)	昼間		—※	—※
	複合影響①+②a	昼間		27.0	31.8
	複合影響①+②c	昼間		26.8	31.7
複合影響①+②a+③	昼間	27.0	31.8		
敷地境界東 (No. 7)	①ごみ処理施設の稼働	昼間	30	54.6	54.6
		夜間		18.5	30.3
	②a 最終処分場の稼働 (A 案一括整備)	昼間		27.3	31.9
	②c 最終処分場の稼働 (C 案)	昼間		28.7	32.4
	③最終処分場の建設 (A 案 第2期)	昼間		21.1	30.5
	複合影響①+②a	昼間		54.6	54.6
	複合影響①+②c	昼間		54.6	54.6
複合影響①+②a+③	昼間	54.6	54.6		

※振動の伝搬計算の結果、振動が予測地点まで到達しない結果となった。

#### 4. 廃棄物運搬車両等の走行による振動の影響

<保全措置なし：複合影響工事甲府方面集中ルート>

・振動レベルL<sub>10</sub>

単位：dB

地点	対象	時間帯	現況値 (一般車)	予測値 (一般車+関係車両)	増加量
県道鶯宿 中道線 【東側】 (No.2)	①ごみ処理施設の供用	昼間	42.9	46.8	3.9
		夜間	32.1	32.2	0.1
	②最終処分場の供用(A案=C案)	昼間	42.9	43.5	0.6
	③地域振興施設の供用	昼間	42.9	43.0	0.1
	④最終処分場の建設(A案第2期)	昼間	42.9	—※	—※
	複合影響①+②+③	昼間	42.9	47.0	4.1
	複合影響①+②+③+④	昼間	42.9	—※	—※
県道鶯宿 中道線 【中央】 (No.3)	①ごみ処理施設の供用	昼間	35.9	42.7	6.8
		夜間	30.7	30.7	0.0
	②最終処分場の供用(A案=C案)	昼間	35.9	37.3	1.4
	③地域振興施設の供用	昼間	35.9	36.2	0.3
	④最終処分場の建設(A案第2期)	昼間	35.9	—※	—※
	複合影響①+②+③	昼間	35.9	43.0	7.1
	複合影響①+②+③+④	昼間	35.9	—※	—※
県道鶯宿 中道線 【西側】 (No.4)	①ごみ処理施設の供用	昼間	30.7	40.1	9.4
		夜間	30.0	30.1	0.1
	②最終処分場の供用(A案=C案)	昼間	30.7	33.4	2.7
	③地域振興施設の供用	昼間	30.7	31.2	0.5
	④最終処分場の建設(A案第2期)	昼間	30.7	36.2	5.5
	複合影響①+②+③	昼間	30.7	40.4	9.7
	複合影響①+②+③+④	昼間	30.7	41.0	10.3
一般国道 358号 (No.5)	①ごみ処理施設の供用	昼間	46.0	48.0	2.0
		夜間	38.3	38.3	0.0
	②最終処分場の供用(A案=C案)	昼間	46.0	46.2	0.2
	③地域振興施設の供用	昼間	46.0	46.0	0.0
	④最終処分場の建設(A案第2期)	昼間	46.0	46.7	0.7
	複合影響①+②+③	昼間	46.0	48.2	2.2
	複合影響①+②+③+④	昼間	46.0	48.5	2.5
金川曾根 広域農道 (No.6)	①ごみ処理施設の供用	昼間	30.5	—※	—※
		夜間	30.0		
	②最終処分場の供用(A案=C案)	昼間	30.5		
	③地域振興施設の供用	昼間	30.5		
	④最終処分場の建設(A案第2期)	昼間	30.5		
	複合影響①+②+③	昼間	30.5		
	複合影響①+②+③+④	昼間	30.5		

※配分される交通量が無いいため、寄与値がない地点。

< 保全措置あり：複合影響工事分散ルート >

・ 振動レベル  $L_{10}$

単位：dB

地点	対象	時間帯	現況値 (一般車)	予測値 (一般車+関係車両)	増加量
県道鶯宿 中道線 【東側】 (No.2)	①ごみ処理施設の供用	昼間	42.9	46.8	3.9
		夜間	32.1	32.2	0.1
	②最終処分場の供用 (A案=C案)	昼間	42.9	43.5	0.6
	③地域振興施設の供用	昼間	42.9	43.0	0.1
	④最終処分場の建設 (A案第2期)	昼間	42.9	45.0	2.1
	複合影響①+②+③	昼間	42.9	47.0	4.1
	複合影響①+②+③+④	昼間	42.9	47.7	4.8
県道鶯宿 中道線 【中央】 (No.3)	①ごみ処理施設の供用	昼間	35.9	42.7	6.8
		夜間	30.7	30.7	0.0
	②最終処分場の供用 (A案=C案)	昼間	35.9	37.3	1.4
	③地域振興施設の供用	昼間	35.9	36.2	0.3
	④最終処分場の建設 (A案第2期)	昼間	35.9	40.1	4.2
	複合影響①+②+③	昼間	35.9	43.0	7.1
	複合影響①+②+③+④	昼間	35.9	43.8	7.9
県道鶯宿 中道線 【西側】 (No.4)	①ごみ処理施設の供用	昼間	30.7	40.1	9.4
		夜間	30.0	30.1	0.1
	②最終処分場の供用 (A案=C案)	昼間	30.7	33.4	2.7
	③地域振興施設の供用	昼間	30.7	31.2	0.5
	④最終処分場の建設 (A案第2期)	昼間	30.7	34.5	3.8
	複合影響①+②+③	昼間	30.7	40.4	9.7
	複合影響①+②+③+④	昼間	30.7	40.7	10.0
一般国道 358号 (No.5)	①ごみ処理施設の供用	昼間	46.0	48.0	2.0
		夜間	38.3	38.3	0.0
	②最終処分場の供用 (A案=C案)	昼間	46.0	46.2	0.2
	③地域振興施設の供用	昼間	46.0	46.0	0.0
	④最終処分場の建設 (A案第2期)	昼間	46.0	46.3	0.3
	複合影響①+②+③	昼間	46.0	48.2	2.2
	複合影響①+②+③+④	昼間	46.0	48.4	2.4
金川曾根 広域農道 (No.6)	①ごみ処理施設の供用	昼間	30.5	—※	—※
		夜間	30.0		
	②最終処分場の供用 (A案=C案)	昼間	30.5		
	③地域振興施設の供用	昼間	30.5		
	④最終処分場の建設 (A案第2期)	昼間	30.5		
	複合影響①+②+③	昼間	30.5		
	複合影響①+②+③+④	昼間	30.5		

※配分される交通量が無いため、寄与値がない地点。

## ■資料 2.3.4 振動発生源と予測地点の距離

### 1. 建設機械の稼働による振動の影響

<ごみ処理施設杭打ち時> [評価書 p. 6. 238 図 6-5-2(1) 及び評価書 p. 6. 240 図 6-5-2(3) の配置]

機械種別	規格	番号	予測地点までの水平距離(m)	
			敷地境界(No. 1)	敷地境界東(No. 7)
バックホウ	0.8m <sup>3</sup>	1	284	131
		2	434	201
		3	405	148
		4	530	273
		5	522	256
		6	610	347
		7	604	336
バックホウ	1.0m <sup>3</sup>	1	530	267
杭打機		1	440	202
		2	412	152
		3	539	283
		4	514	247
		5	619	356
		6	596	328

<ごみ処理施設機械台数最大時> [評価書 p. 6. 239 図 6-5-2(2) 及び評価書 p. 6. 241 図 6-5-2(4) の配置]

機械種別	規格	番号	予測地点までの水平距離(m)	
			敷地境界(No. 1)	敷地境界東(No. 7)
バックホウ	0.25m <sup>3</sup>	1	389	133
		2	621	352
バックホウ	0.8m <sup>3</sup>	1	471	218
		2	459	199
ダンプトラック	11t	1	482	227
		2	470	209
ブルドーザ	11t	1	371	134
トラックミキサ	10t	1	405	144
		2	641	378

<最終処分場A案> [評価書 p. 6. 238 図 6-5-2(1) 及び評価書 p. 6. 239 図 6-5-2(2) の配置]

機械種別	規格	番号	予測地点までの水平距離(m)	
			敷地境界 (No. 1)	敷地境界東 (No. 7)
バックホウ	0.25m <sup>3</sup>	1	212	375
		2	401	284
		3	478	284
バックホウ	0.8m <sup>3</sup>	1	348	206
		2	518	277
ブルドーザ	11t	1	237	444
		2	212	388
		3	300	326
		4	365	322
		5	377	303
		6	474	339
モータグレーダ		1	425	211
ロードローラ	10~12t	1	425	211
タイヤローラ	8~20t	1	425	211
トラックミキサ	10t	1	228	324
		2	605	352
ダンプトラック	11t	1	233	435
		2	212	396
		3	308	324
		4	362	328
		5	381	298
		6	470	343

<最終処分場C案> [評価書 p. 6. 240 図 6-5-2(3) 及び評価書 p. 6. 241 図 6-5-2(4) の配置]

機械種別	規格	番号	予測地点までの水平距離(m)	
			敷地境界 (No. 1)	敷地境界東 (No. 7)
バックホウ	0.25m <sup>3</sup>	1	365	321
		2	508	294
		3	549	318
バックホウ	0.8m <sup>3</sup>	1	421	212
		2	542	294
ブルドーザ	11t	1	308	324
		2	358	327
		3	447	303
		4	433	271
		5	456	276
		6	544	349
モータグレーダ		1	478	241
ロードローラ	10~12t	1	478	241
タイヤローラ	8~20t	1	478	241
トラックミキサ	10t	1	391	307
		2	607	354
ダンプトラック	11t	1	315	322
		2	348	331
		3	463	312
		4	425	271
		5	464	278
		6	536	348

<地域振興施設> [評価書 p. 6. 238 図 6-5-2(1) ~ 評価書 p. 6. 241 図 6-5-2(4) の配置]

機械種別	規格	番号	予測地点までの水平距離(m)	
			敷地境界 (No. 1)	敷地境界東 (No. 7)
ブルドーザ	11t	1	135	184
		2	122	280
ダンプトラック	11t	1	142	172
		2	124	292

## 2. 施設の稼働による振動の影響

< 焼却溶融施設 >

[評価書 p. 6. 257 図 6-5-4(1)、評価書 p. 6. 258 図 6-5-4(2)、評価書 p. 6. 260 図 6-5-4(4)、評価書 p. 6. 261 図 6-5-4(5) の配置]

階数	機器名称	番号	予測地点までの水平距離 (m)	
			敷地境界 (No. 1)	敷地境界東 (No. 7)
1 階	二次送風機	2	576	314
		2	569	305
		2	564	297
	計装用空気圧縮機	4	551	286
	誘引送風機	6	607	343
		6	602	336
		6	597	330
	ボイラ関連機器	8	575	308
		8	574	307
		8	573	305
	ポンプ 1	11	555	288
		11	554	287
	ポンプ 2	12	593	326
		12	591	325
		12	590	323
	気体発生装置	13	547	287
	油圧装置	14	574	311
		14	570	305
		14	566	300
	砂分級装置	16	593	330
		16	589	324
16		585	319	
2 階	押込送風機	1	574	311
		1	568	303
		1	562	296
	雑用空気圧縮機	3	535	272
		3	539	275
		3	534	270
		3	538	273
	その他空気圧縮機	5	612	346
		5	616	350
	給じん装置	10	583	320
		10	578	314
		10	574	308
	蒸気タービン・発電機	15	593	324
	破砕機	17	585	324
4 階	その他送風機	7	601	339
5 階	ごみクレーン	9	565	303
		9	554	288



<リサイクル施設> [評価書 p. 6. 257 図 6-5-4(1)～評価書 p. 6. 260 図 6-5-4(4)の配置]

階数	機器名称	番号	予測地点までの水平距離(m)	
			敷地境界(No. 1)	敷地境界東(No. 7)
1 階	粗破碎機	1	435	181
	高速回転式破碎機	2	440	191
	プレス機	3	454	202
		3	458	205
	圧縮梱包機	4	444	194
		4	474	219
		4	506	247
	空気圧縮機	7	452	201
		7	450	198
	破碎物搬送コンベア	9	440	189
2 階	排風機 2	6	485	227
3 階	排風機 1	5	458	206
4 階	クレーン	8	437	184

<最終処分場A案> [評価書 p. 6. 262 図 6-5-5(1)及び評価書 p. 6. 264 図 6-5-6の配置]

機械種別	機器名称	番号	予測地点までの水平距離(m)	
			敷地境界(No. 1)	敷地境界東(No. 7)
バックホ(埋立作業)	0. 8m <sup>3</sup>	1	391	278
ブルドーザ	11t	1	374	266
ダンプトラック	11t	1	381	261

<最終処分場C案> [評価書 p. 6. 263 図 6-5-5(2)の配置]

機械種別	機器名称	番号	予測地点までの水平距離(m)	
			敷地境界(No. 1)	敷地境界東
バックホ(埋立作業)	0. 8m <sup>3</sup>	1	450	268
ブルドーザ	11t	1	434	252
ダンプトラック	11t	1	444	254

<最終処分場2期工事> [評価書 p. 6. 264 図 6-5-6の配置]

機械種別	機器名称	番号	予測地点までの水平距離(m)	
			敷地境界(No. 1)	敷地境界東(No. 7)
バックホ	0. 8m <sup>3</sup>	1	544	312
		2	578	328
		3	624	386
ダンプトラック	11t	1	555	320
		2	585	338
		3	616	376



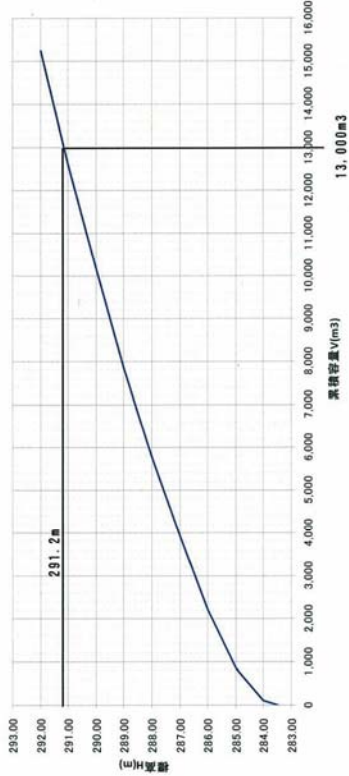
## 2.4 水 質 污 濁



資料 2.4.1 防災調整池根拠資料

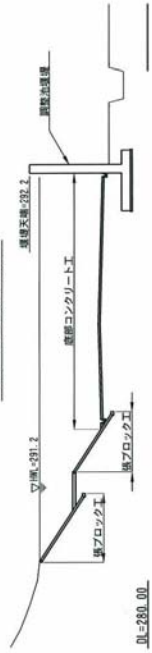
調整池 H-V曲線

標高(m)	標高差(m)	面積(m <sup>2</sup> )	平均面積(m <sup>2</sup> )	容量(m <sup>3</sup> )	累積容量(m <sup>3</sup> )
283.50		45			
284.00	0.50	397	221.0	111	111
285.00	1.00	1,100	748.5	749	860
286.00	1.00	1,614	1,357.0	1,357	2,217
287.00	1.00	1,766	1,690.0	1,690	3,907
288.00	1.00	1,966	1,866.0	1,866	5,773
289.00	1.00	2,195	2,080.5	2,081	7,854
290.00	1.00	2,379	2,287.0	2,287	10,141
291.00	1.00	2,517	2,448.0	2,448	12,589
292.00	1.00	2,763	2,640.0	2,640	15,229

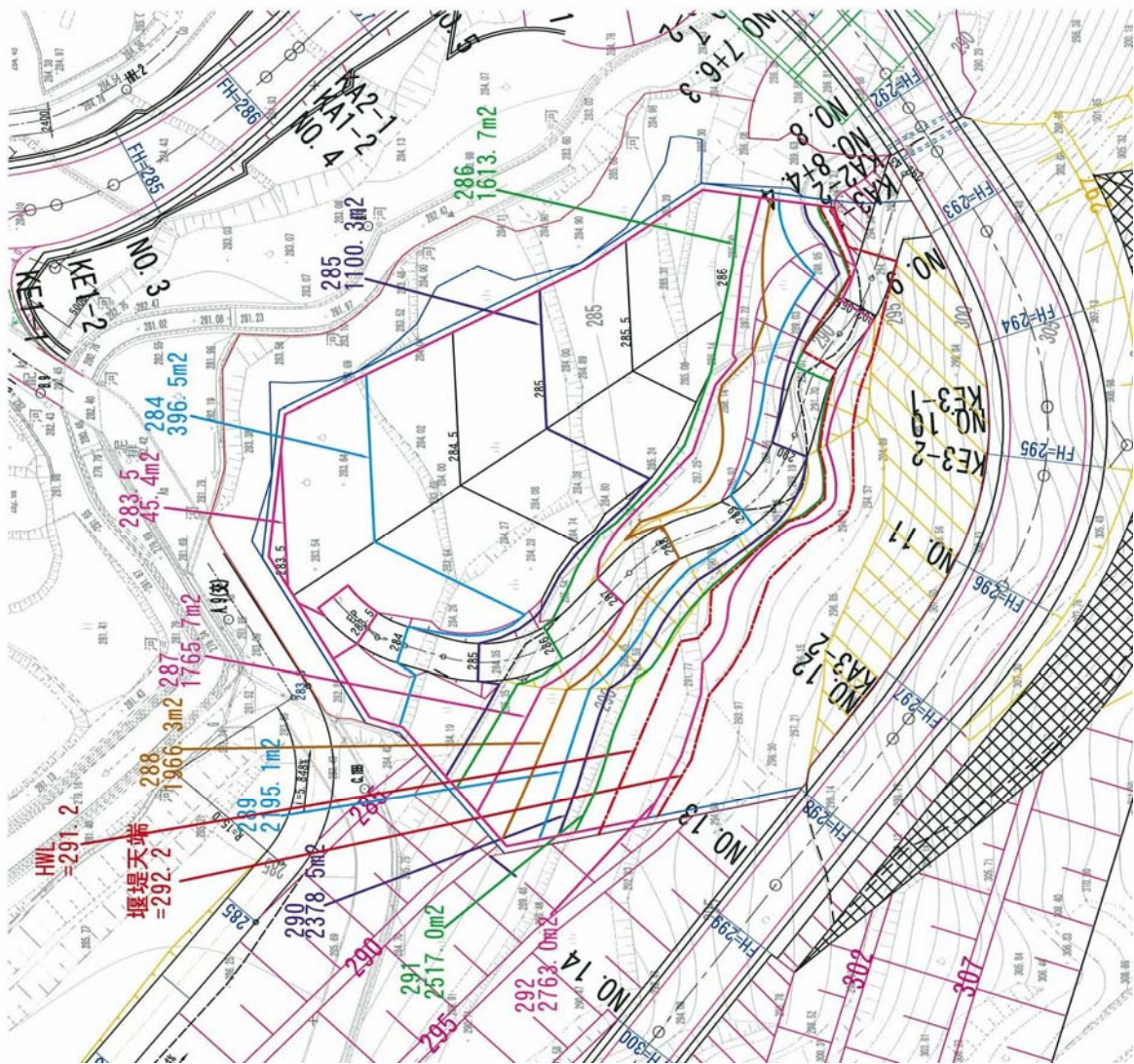


H=291.2-283.5=7.7m

断面図 S=1:500



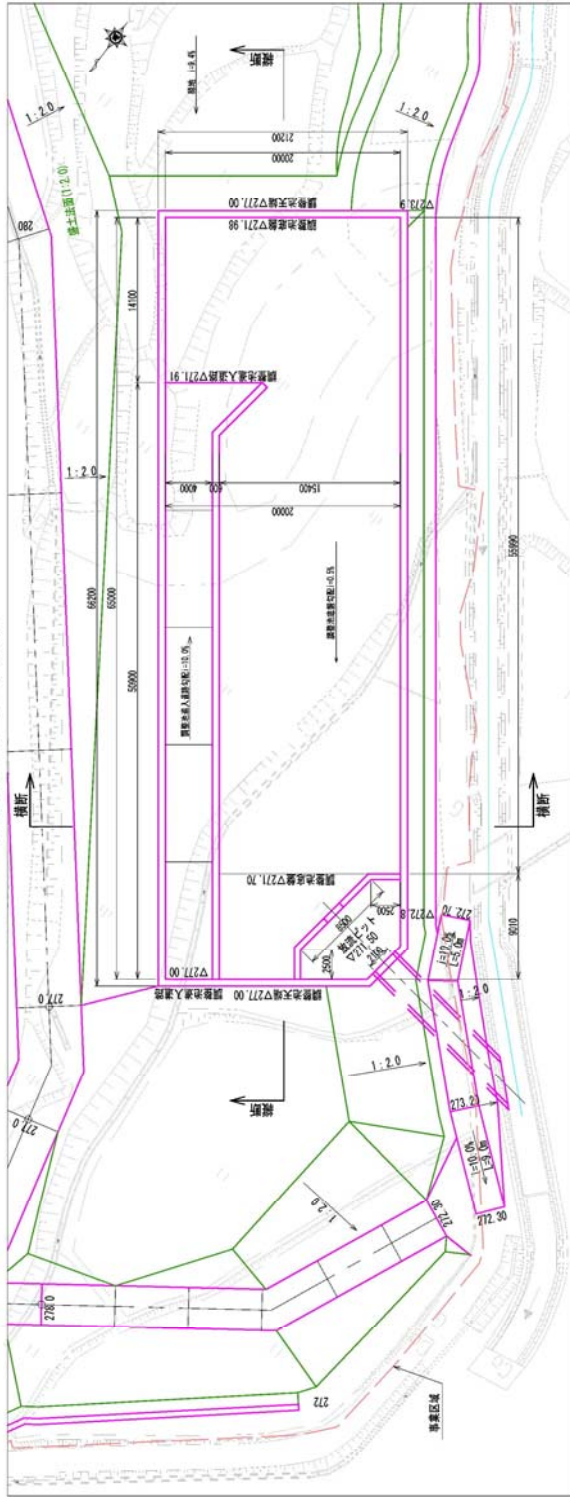
平面図 S=1:500



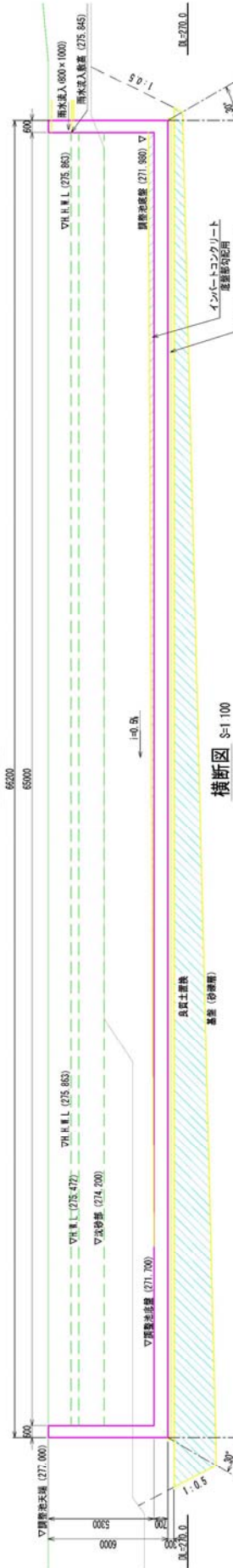
ごみ処理施設防災調整池計画図

# 防災調整池計画図

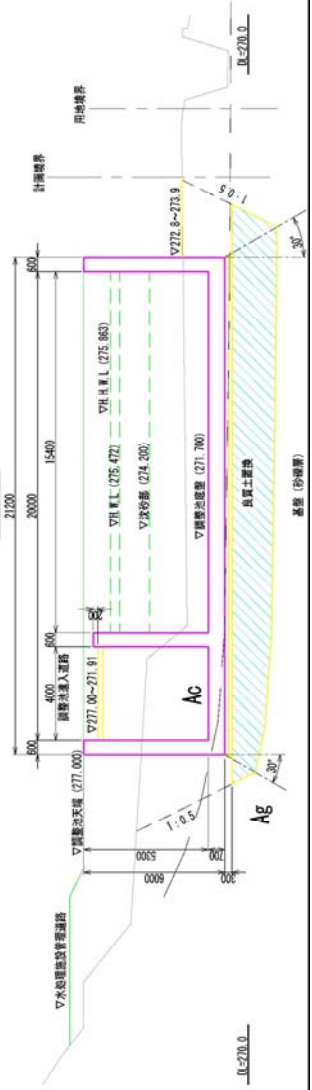
防災調整池平面図 S=1:200



# 縦断面図 S=1:100



# 横断面図 S=1:100



# 最終処分場防災調整池計画図



■資料 2.4.2 工事中の防災調整池における濁水の監視方法

工事中の防災調整池における濁水の監視方法

項目	内容
監視方法	造成工事中、防災調整池からの放流水の透視度を定期的に確認する。
監視記録	確認した透視度の値、確認日時、確認者を記録し、事業者が保存する。
判断基準	防災調整池からの放流水の透視度が、降雨時における現況河川の透視度を下回らないこととする。 <sup>注)</sup>
異常が確認された場合の対応方針	① 濁水の防災調整池への流入状況及び工事現場の濁水発生状況を確認する。 ② 濁水の発生が大きい箇所に対し、仮設沈砂池の増設（滞留時間の確保）等により濁水の発生を抑制する。 ③ 濁水発生の抑制措置実施後に放流水の透視度を確認し、判断基準を満たさない場合には①から繰り返す。
連絡体制	<div style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">工事現場責任者（監視）</div> →（指示）→ <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">工事現場作業員</div>            （報告） ↓ ↑（確認・指示）  <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin: 0 auto;">事業者</div> </div>

注) 透視度は、透視度計（透明な筒状）に試料水を入れ、水を抜きながら透視度計の中を上から見た時に透視度計の底にある印が見えた時の残った試料水の高さで示される値であり、透視度が低いほど（残った水の高さが低いほど）水の濁りが大きいことを示す。このため、放流水の透視度が現況河川の透視度を下回るとは、放流水の濁りの方が大きいことを示す。

■資料 2.4.3 温泉掘削工事に係る排水、汚泥の処理及び供用時の道路の凍結防止剤（融雪剤）の地下水への影響について

(1) 温泉掘削工事に係る排水、汚泥の処理

温泉掘削工事に伴い発生する排水及び汚泥については、河川等への泥水の漏えいを防止するため、基本的に産業廃棄物として処理することを想定している。

(2) 供用時の道路の凍結防止剤（融雪剤）の地下水への影響について

甲府市及び笛吹市における凍結防止剤の使用実績は下表に示すとおりであり、道路の凍結防止に対し使用されているが、使用量は路線延長に対し 0.03kg/m 及び 0.12kg/m 程度となっている（道路幅を 2 車線で 6m と仮定すると面積あたりでは 5 g/m<sup>2</sup>、20 g/m<sup>2</sup>）。

国土技術政策総合研究所資料「凍結防止剤散布と沿道環境」（国総研資料第 412 号平成 19 年 7 月）によると国土交通省（北海道開発局、東北地方整備局、北陸地方整備局）の散布要領では、散布量は、20～40g/m<sup>2</sup> とされており、同資料において地下水への影響はほとんどないものと考えられている。

甲府市及び笛吹市の実績による面積あたりの散布量は、上記、国土交通省の散布量と同等又は少ない量であることから、本事業の実施において凍結防止剤を散布した場合も、地下水への影響は小さいと考えられる。

凍結防止剤使用量実績（平成 22 年度）

	甲府市	笛吹市
凍結防止剤	塩化カルシウム	塩化カルシウム
散布実施期間	12 月～3 月	12 月(配布)
散布場所	道路	道路
対象路線延長	16,650m	875,378m
使用量	2,025kg (路線延長あたり 0.12kg/m)	28,000 kg (路線延長あたり 0.03kg/m)



## 2.5 水 象



■資料 2.5.1 地下水の適正取水量に関する現地調査結果

1) 調査項目

地下水の適正利用に関する現地調査項目を表-1 に示す。

表-1 調査項目（地下水）

調査項目		細項目
水象（地下水位（地下水の流れ））	地下水の利用状況	周辺地域の適正汲み上げ量（揚水試験）
	地下水の水位の状況	流動状況（電気探査、現場透水試験）

2) 調査地域及び地点

井戸及びボーリング孔の諸元は表-3 に、揚水試験井戸の概要は表-4 に示した。

表-2 調査地点（地下水）

調査項目	地点No.	調査地点	備考
地下水の水位	ST. 1	対象事業実施区域で雑用水として利用している井戸	定期観測
	ST. 2	ボーリング孔(最終処分場計画部)	連続観測
	ST. 3	ボーリング孔(最終処分場計画部)	定期観測
	ST. 4	ボーリング孔(丘陵部)	定期観測
	ST. 5	ボーリング孔(丘陵部)	連続観測
	ST. 6	ボーリング孔(丘陵部)	定期観測
	ST. 7	ボーリング孔(丘陵部)	定期観測
周辺地域の適正汲み上げ量（揚水試験）	揚水試験は、対象事業実施区域内の1地点		—
賦存状況、流動状況（電気探査、現場透水試験）	対象事業実施区域及びその周辺地域 ・電気探査：3 測線（E-1～E-3） ・現場透水試験：ボーリング孔 8 地点（B-1～B-8）		—

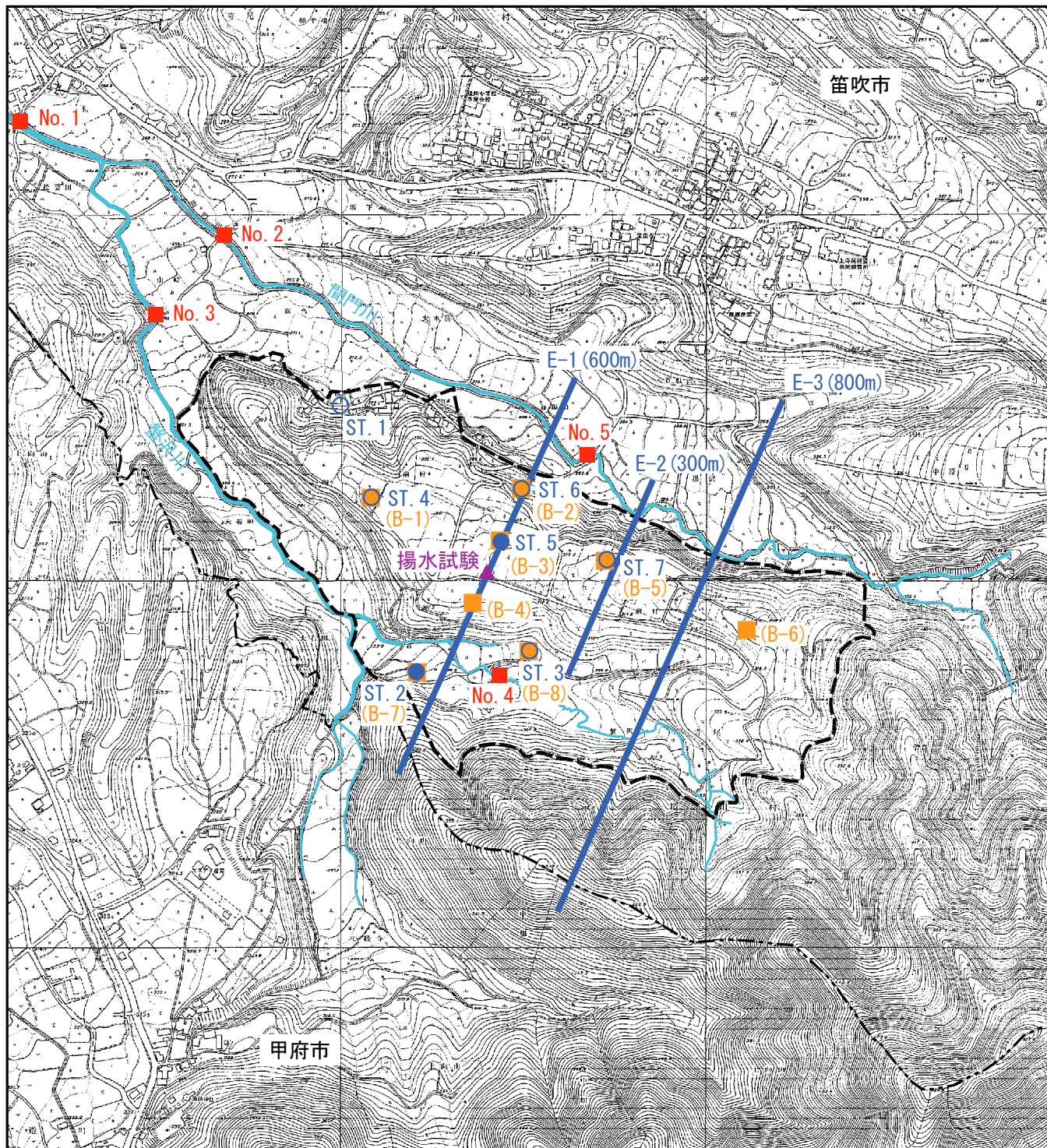
表-3 井戸及びボーリング孔の諸元

地点名 No.	ボーリング No.	口径(mm)	井戸深度(m)	ストレーナ区間 (GL-m)
ST. 1		不明	不明	不明
ST. 2	B-7	50	15	11～15
ST. 3	B-8	50	13	9～13
ST. 4	B-1	50	21	17～21
ST. 5	B-3	50	18	16～18
ST. 6	B-2	50	16	12～16
ST. 7	B-5	50	18	16～18

表-4 揚水試験井戸の概要

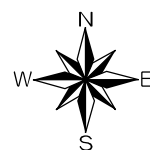
地点名 No.	口径(mm)	井戸深度(m)	ストレーナ区間 (GL-m)
揚水試験井戸	150	110	60.5～77.0 82.5～104.5

揚水試験井戸のストレーナ区間は、ボーリング調査から砂礫層が分布する区間で、後述する比抵抗法 2 次元探査の比抵抗値が 200～300 Ω・m を示す区間を対象とした。



- 注1) 平成16年10月12日,平成18年8月1日に旧石和町、旧御坂町、旧一宮町、旧八代町、旧境川村、旧春日居町、旧芦川村が合併し笛吹市となっている。
- 注2) 平成18年3月1日に旧甲府市、旧中道町、旧上九一色村の一部が合併し甲府市となっている。
- 注3) 図中に記載の対象事業実施区域は方法書段階の想定範囲であり、今後若干変更される可能性がある。

凡 例	
	対象事業実施区域
	行政界
	河川流量調査地点
	地下水位調査地点 (連続観測)
	地下水位調査地点 (定期観測)
	二次元比抵抗電気探査測線
	揚水試験調査地点



S=1:8,000  
0 50 100 150 200m

図-1 水象の調査地点位置図

### 3) 調査方法

表-5 調査方法

調査項目	細項目	調査方法
地下水の利用状況	周辺地域の適正汲み上げ量	周辺地域の適正汲み上げ量については、揚水試験結果等により把握する方法
地下水の水位の状況	地下水の賦存状況、流動状況	地下水の賦存状況及び流動状況は、地質調査で実施される電気探査（比抵抗二次元探査）、現場透水試験等の調査結果を収集・整理する方法

### 4) 調査期間及び頻度

水象の各項目の調査期間及び頻度は、表-6 に示す時期とした。

表-6 調査期間及び頻度

調査項目	調査頻度	調査時期
地下水の賦存状況、流動状況 (電気探査：比抵抗二次元探査)	1回	(E-1、E-2) 平成19年7月11日～平成19年7月12日 (E-3) 平成19年11月15日～平成19年11月20日
地下水の賦存状況、流動状況 (現場透水試験)	1回	平成19年7月19日～平成19年8月15日
周辺地域の適正汲み上げ量 (揚水試験)	1回	平成19年12月6日～平成20年1月16日

### 5) 周辺地域の適正汲み上げ量（揚水試験結果）

ア 揚水試験の手順

ア) 揚水井戸地点の選定

揚水井戸地点は、後述の比抵抗法2次元探査により、地下水を賦存している可能性が高い200～300Ω・mを示す箇所、事業実施区域内のほぼ中央部とした。

イ) 揚水井戸の諸元

揚水井戸の諸元は、前述の表-4 に示した。

ウ) 揚水試験の手順

揚水試験は、①予備揚水試験、②段階揚水試験、③連続揚水試験及び回復試験の順で行った。

イ 揚水試験結果

ア) 予備揚水試験

予備揚水試験は、井戸洗浄を兼ねて行い、ある程度水がきれいになった段階で、60ℓ/min (86.4m<sup>3</sup>/day) の揚水を行った。その結果、地下水位がポンプ設置位置である GL-60m の位置まで低下して空気を吸い込んだため、地下水位の回復を待って、揚水量を50～150 ℓ/min (72.0～216 m<sup>3</sup>/day) で変化させて、2度目の予備揚水試験を実施した。本試験の結果より、50 ℓ/min (72.0 m<sup>3</sup>/day) で急激に水位が低下したため、限界揚水量は、50 ℓ/min の半分以下の20 ℓ/min (28.8 m<sup>3</sup>/day) 程度と推定した。

イ) 段階揚水試験 (1回目)

段階揚水試験は、揚水量を4段階 (12→24→36→48 ℓ /min) とした降下試験と、揚水量を3段階 (42→30→18 ℓ /min) とした上昇試験を実施した。各段階の測定時間は、地下水位安定を60分確認することを目標としたが、実際は、揚水量が限界揚水量を超えており、現場にて60分間では水位が安定する見通しが立たなかったことから測定時間は全て60分とした。その結果を、図-2の段階揚水試験 t-s 曲線図 (1回目) 及び図-3の段階揚水試験 Q-sw 関係曲線図 (1回目) に示す。各段階の揚水量、水位降下量及び比湧出量を示すと、表-6のようになる。

表-7 比湧出量一覧表 (1回目)

試験名	段階	揚水量 Q		水位降下量 sw (m)	比湧出量 Q/sw	
		(ℓ /min)	(m <sup>3</sup> /day)		(ℓ /min/m)	(m <sup>3</sup> /day/m)
段階降下	1	12.0	17.3	5.07	2.37	3.41
	2	24.0	34.6	2.68	1.89	2.73
	3	36.0	51.8	20.98	1.72	2.47
	4	48.0(43.0)*	69.1(61.9)*	29.18	1.64(1.47)*	2.37(2.12)*
段階上昇	1	42.0	60.5	29.18	1.44	2.07
	2	30.0	43.2	25.48	1.18	1.70
	3	18.0	25.9	16.75	1.07	1.55

\* ( ) は最終揚水量、最終比湧出量

1回目の段階揚水試験の結果を以下にまとめる。

- ・ 比湧出量は、第1段階 (12.0 ℓ /min) の時が最大であり、段階が進むごとに比湧出量が減少していることから、揚水量が多くなるにつれて採水効率が悪くなる傾向がある。
- ・ 図-2より段階降下試験における Q-sw 関係曲線の傾きは、第1段階から45度以上である。
- ・ 上記2点より、限界揚水量は第1段階 (12.0 ℓ /min) 以下と推定される。
- ・ 段階降下曲線と段階上昇曲線の曲線勾配が一致しないことから、本揚水井は非可逆関係にある井戸と考えられる。
- ・ これは、段階降下時の地下水位よりも段階上昇時の地下水位が低いため、不透水性境界がある (不透水性基盤が近くにある) か、非平衡状態にある (揚水中の補給水が少ない) ものと考えられる。
- ・ 降下 step 4においては、地下水位は GL-59.4m で安定しているが、これはポンプ深度が GL-59.4m であり、これ以上地下水位が低下しなかったため、地下水位が安定として表れている。

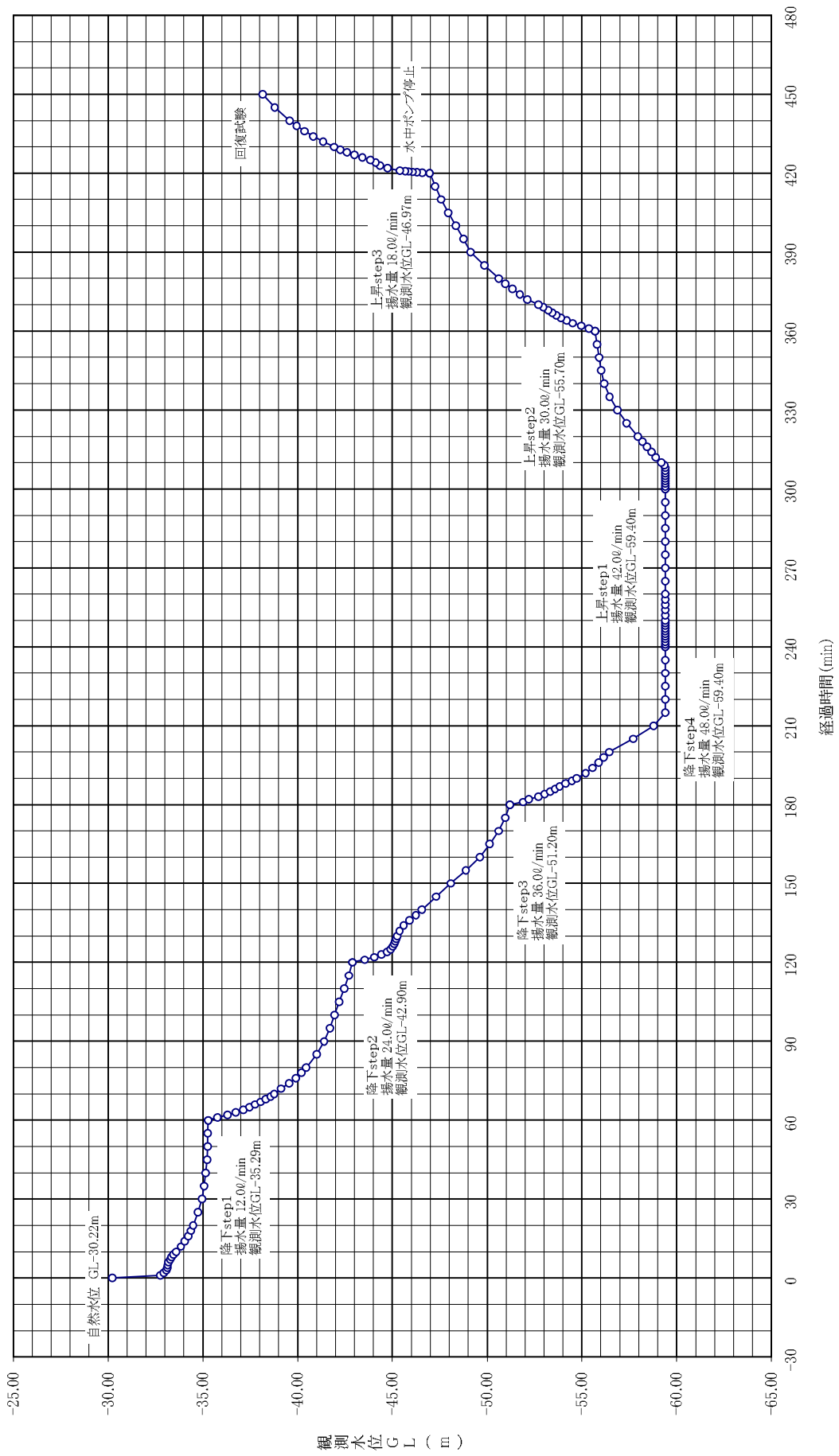


図-2 段階揚水試験t-s曲線 (1回目)



試験名	段階	揚水量 Q		水位降下量 sw (m)	比湧出量 Q/sw	
		(ℓ/min)	(m <sup>3</sup> /day)		(ℓ/min/m)	(m <sup>3</sup> /day/m)
段階降下	1	12.0	17.3	5.07	2.37	3.41
	2	24.0	34.6	12.68	1.89	2.73
	3	36.0	51.8	20.98	1.72	2.47
	4	48.0 [43.0]*	69.1 [61.9]*	29.18	1.64 [1.47]*	2.37 [2.12]*
段階上昇	1	42.0	60.5	29.18	1.44	2.07
	2	30.0	43.2	25.48	1.18	1.70
	3	18.0	25.9	16.75	1.07	1.55

\* [ ]は最終揚水量および最終比湧出量

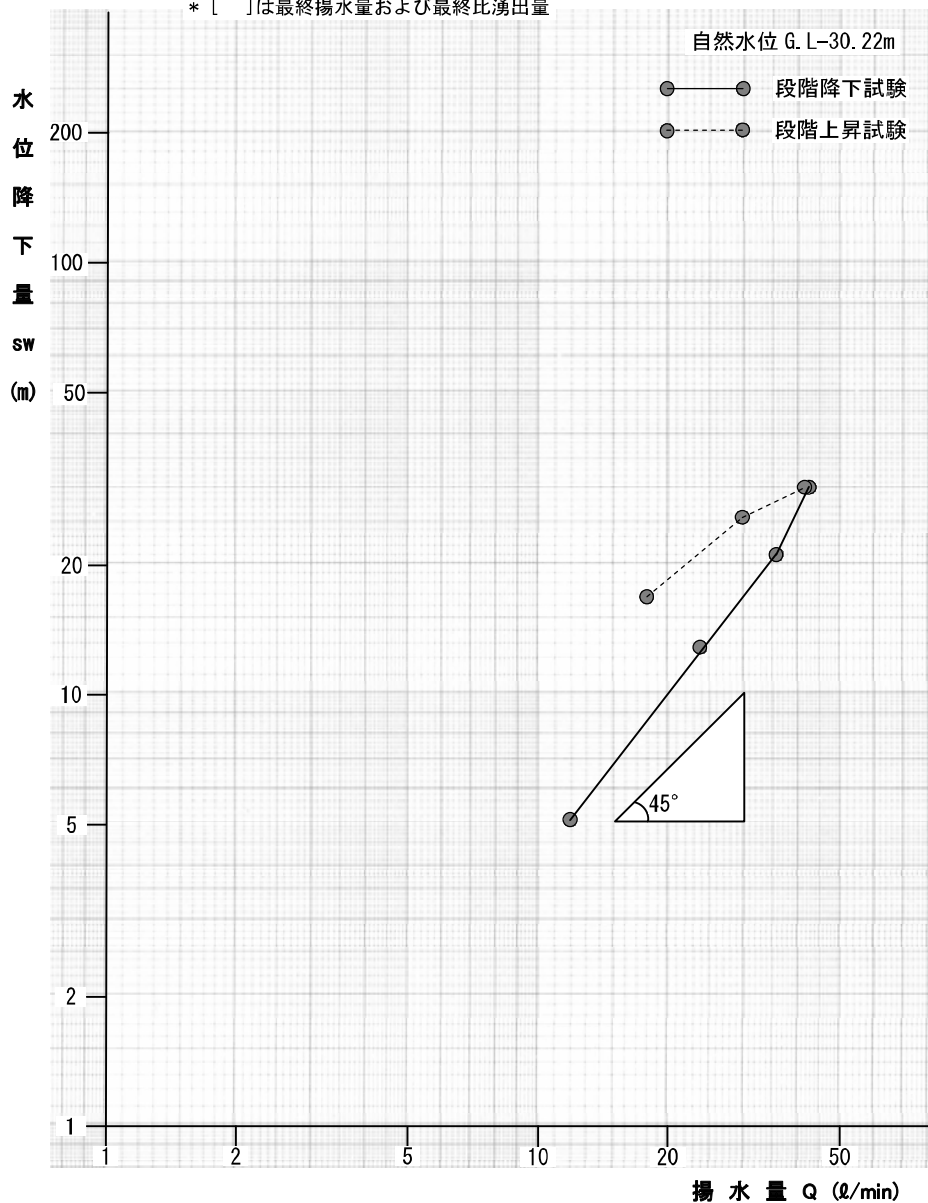


図-3 段階揚水試験 Q-sw関係曲線 (1回目)



ウ) 段階揚水試験 (2回目)

1回目の段階揚水試験の結果から、限界揚水量は12.0 ℓ /min以下であると推定されたため、2回目の段階揚水試験においては、第1段階をバルブで調節可能な最少量である10 ℓ /minとし、最大量を40 ℓ /minとして、各段階の揚水量が1回目の揚水量の間に入るように4段階(10→20→30→40 ℓ /min)の降下試験と3段階(35→25→5 ℓ /min)の上昇試験を実施した。

図-4の段階揚水試験 t-s 曲線図(2回目)、図-5の段階揚水試験 Q-sw 関係曲線図(2回目)にまとめる。

各段階の揚水量、水位降下量及び比湧出量を表-8に示す。

表-8 比湧出量一覧表 (2回目)

試験名	段階	揚水量 Q		水位降下量 sw (m)	比湧出量 Q/sw	
		(ℓ /min)	(m <sup>3</sup> /day)		(ℓ /min/m)	(m <sup>3</sup> /day/m)
段階降下	1	10.0	14.4	4.81	2.08	2.99
	2	20.0	28.8	10.23	1.96	2.82
	3	30.0	43.2	16.47	1.82	2.62
	4	40.0	57.6	24.07	1.66	2.39
段階上昇	1	35.0	50.4	24.26	1.44	2.08
	2	25.0	36.0	20.19	1.24	1.78
	3	15.0	21.6	13.28	1.13	1.63

2回目の段階揚水試験の結果を以下にまとめる。

- ・ 比湧出量は、第1段階(10.0 ℓ /min)の時が最大となった。段階が進むごとに比湧出量が減少しており、揚水量が多くなるにつれて採水効率が悪くなる傾向を示す。
- ・ 図-4より、段階降下試験におけるQ-sw関係曲線の傾きは、第1段階から45度以上である。
- ・ 上記2点より、限界揚水量は第1段階(10.0 ℓ /min)以下と判断される。
- ・ 段階降下曲線と段階上昇曲線の曲線勾配が一致しないことから、本揚水井は非可逆関係にある井戸と考えられる。
- ・ これは、段階降下時の地下水位よりも段階上昇時の地下水位が低いため、不透水性境界がある(不透水性基盤が近くにある)か、非平衡状態にある(揚水中の補給水が少ない)ものと判断される。
- ・ 1回目と2回目の第1段階の比湧出量を比較すると、1回目(2.37 ℓ /min/m)よりも2回目(2.08 ℓ /min/m)の比湧出量は少なく、採水効率が悪くなる。また第7段階(段階上昇の3段階)の比湧出量を比較すると、1回目(1.07 ℓ /min/m)に対して2回目(1.13 ℓ /min/m)の比湧出量は増加し、採水効率がよくなっている。以上のことから、本揚水井の限界揚水量は、10~12 ℓ /minの間であると推定される。

#### エ) 連続揚水試験及び回復試験

連続揚水試験は、段階揚水試験の結果を受けて、本揚水井の水利能力を見極めることを目的に、 $12.0 \ell / \text{min}$  ( $17.3 \text{m}^3/\text{day}$ ) の揚水量で 12 時間 ( $720 \ell / \text{min}$ ) 実施した。また、連続揚水試験に引き続いて、ポンプを停止し 12 時間 ( $720 \ell / \text{min}$ ) の回復試験を行った。その結果は、図-6 の連続揚水試験 t-s 曲線図 (1 回目) に示したとおりである。

自然水位 GL-29.87m から、揚水開始 5 分後に観測水位 GL-31.99m を示し、30 分後に観測水位 GL-34.26m を示した。その後 GL-35.78m 程度で水位が安定するように見受けられたが、緩やかに低下し続け、360 分後に観測水位 GL-37.97m まで低下し、さらに 720 分後には観測水位 GL-38.72m まで低下し、地下水位が安定することはなかった。

揚水停止後の回復試験においては、停止 10 分後に観測水位 GL-34.49m まで回復したものの、その後は緩やかな上昇となり、120 分後に観測水位 GL-32.22m まで回復し、720 分後に観測水位 GL-30.40m まで回復した。

再度、 $70.8 \sim 54.6 \ell / \text{min}$  ( $102.0 \sim 78.6 \text{m}^3/\text{day}$ ) の揚水量で 6 時間 ( $360 \ell / \text{min}$ ) の連続揚水試験を実施した。その結果は、図-7 の連続揚水試験 t-s 曲線図 (2 回目) に示したとおりである。

自然水位 GL-30.40m から、揚水開始 5 分後に観測水位 GL-33.70m まで低下し、その後は緩やかに低下し続け、300 分後に観測水位 GL-42.03m、360 分後には観測水位 GL-42.27m まで低下し、地下水位が安定することはなかった。

揚水停止後の 6 時間 ( $360 \ell / \text{min}$ ) の回復試験においては、停止 5 分後に観測水位 GL-38.23m まで回復したものの、その後は緩やかな上昇となり、180 分後に観測水位 GL-32.17m まで回復した。

#### ウ 適正汲み上げ量 (適正揚水量) の設定

上記の揚水試験の結果から、適正揚水量について以下にまとめる。

- ・ 12 時間の連続揚水試験の結果においては、 $12.0 \ell / \text{min}$  ( $17.3 \text{m}^3/\text{day}$ ) の揚水量で、地下水位は低下し、水位は安定せず、回復試験においては非常に緩やかな回復状況を示した。
- ・ この結果から本揚水井においては、補給量が非常に少ない非可逆性で非平衡状態の揚水井であると考えられる。
- ・ 段階揚水試験における  $12.0 \ell / \text{min}$  での揚水の結果では、揚水開始後 1 時間後には水位はほぼ安定する傾向を示している。
- ・ しかし  $10.0 \ell / \text{min}$  ( $14.4 \text{m}^3/\text{day}$ ) で段階揚水試験の結果では、水位は安定しなかった。これは 1 回目に行った段階揚水試験における水位の回復が十分でなかったことにより、水位が安定しなかった可能性が考えられる。
- ・ もし  $12.0 \ell / \text{min}$  による揚水試験後の水位回復が十分であったと仮定すると、 $10.0 \ell / \text{min}$  での連続揚水試験による水位は  $12.0 \ell / \text{min}$  の揚水時よりも安定していると考えられる。このことから、本井戸における限界揚水量は  $10.0 \ell / \text{min}$  程度と推定できる。
- ・ 一般に限界揚水量の 80% 程度が適正揚水量とされていることから、適正揚水量は  $8.0 \ell / \text{min}$  となる。

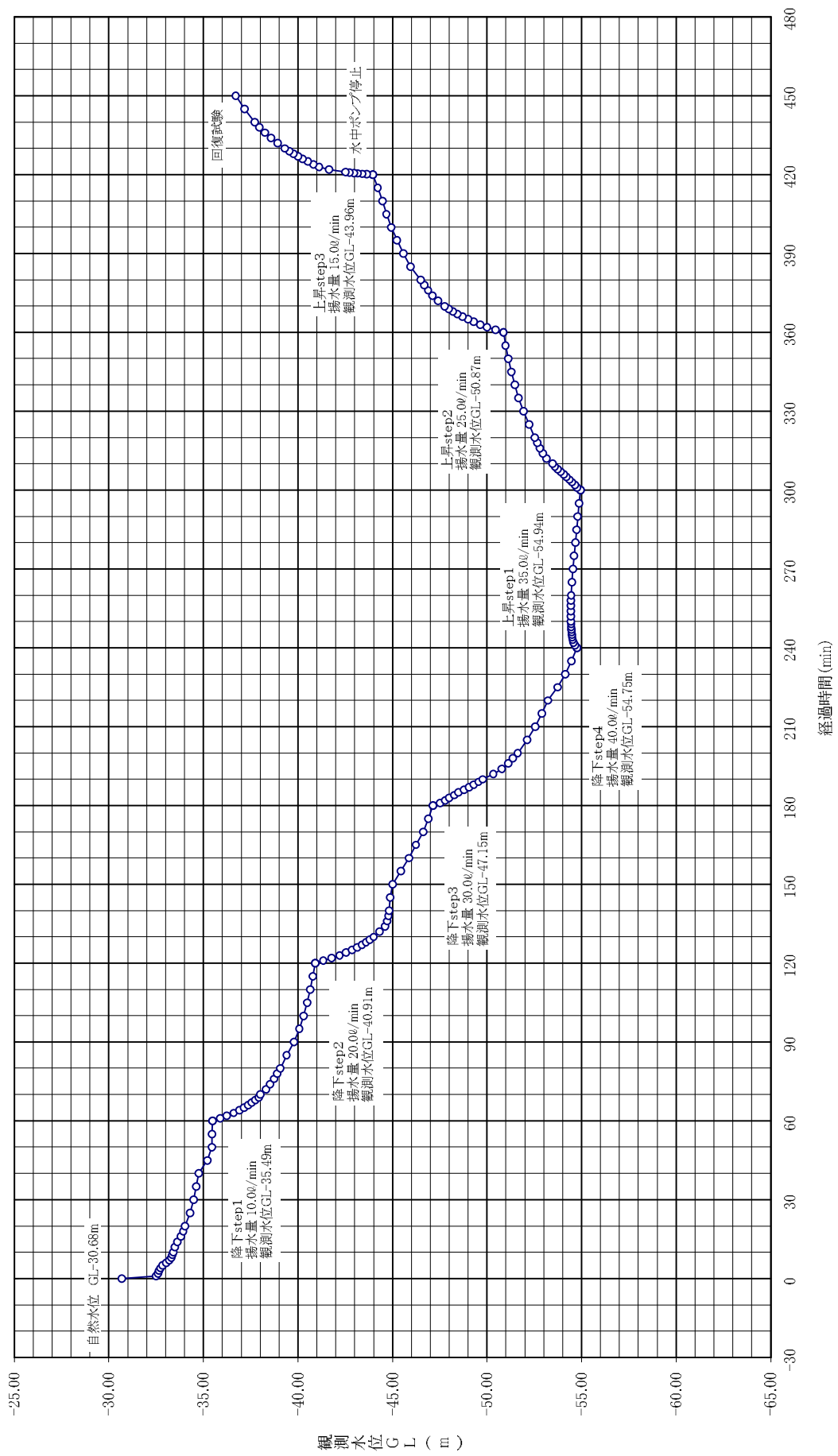


図-4 段階揚水試験t-s曲線 (2回目)

試驗名	段階	揚水量 Q		水位降下量 sw (m)	比湧出量 Q/sw	
		(ℓ /min)	(m <sup>3</sup> /day)		(ℓ /min/m)	(m <sup>3</sup> /day/m)
段階降下	1	10.0	14.4	4.81	2.08	2.99
	2	20.0	28.8	10.23	1.96	2.82
	3	30.0	43.2	16.47	1.82	2.62
	4	40.0	57.6	24.07	1.66	2.39
段階上昇	1	35.0	50.4	24.26	1.44	2.08
	2	25.0	36.0	20.19	1.24	1.78
	3	15.0	21.6	13.28	1.13	1.63

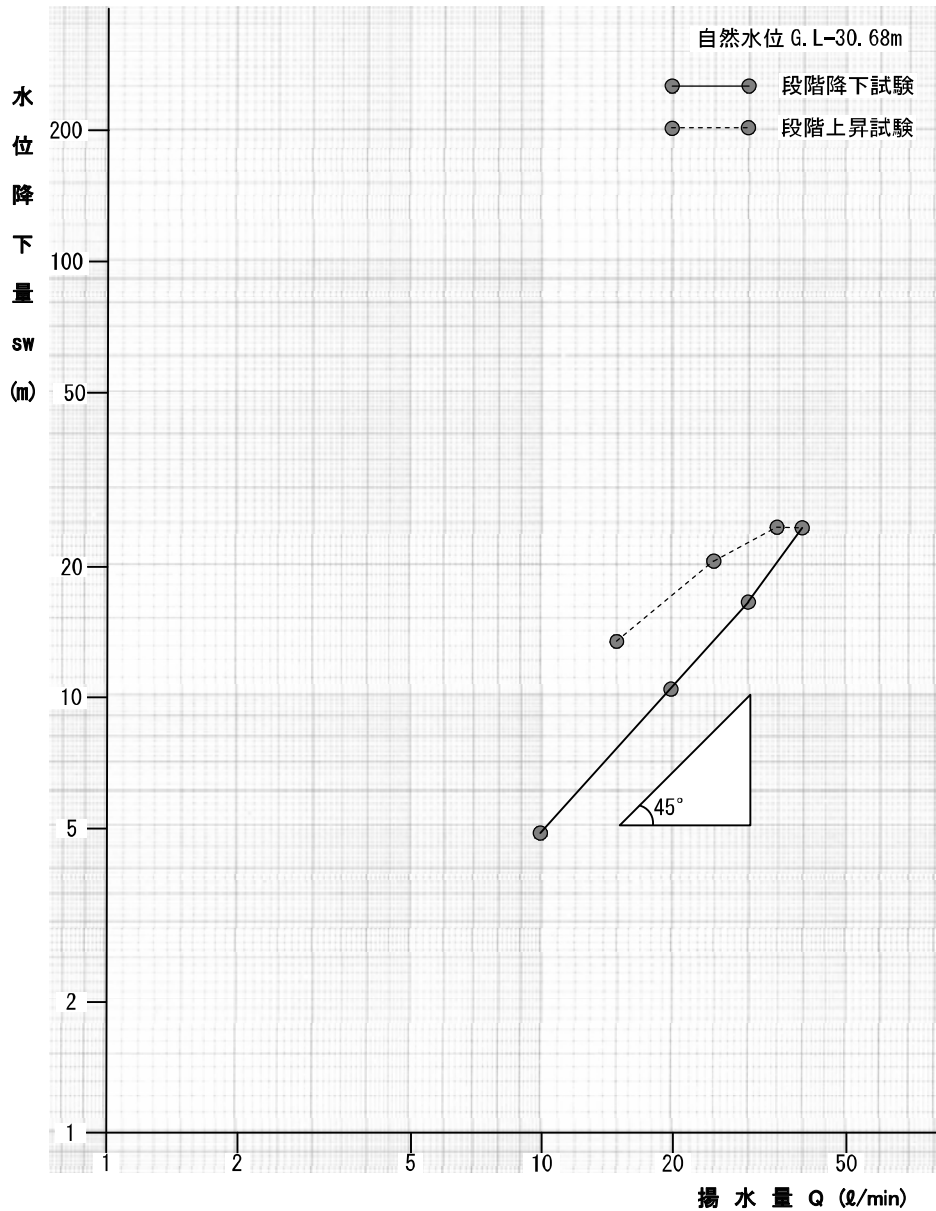


図-5 段階揚水試験 Q-sw関係曲線 (2回目)