

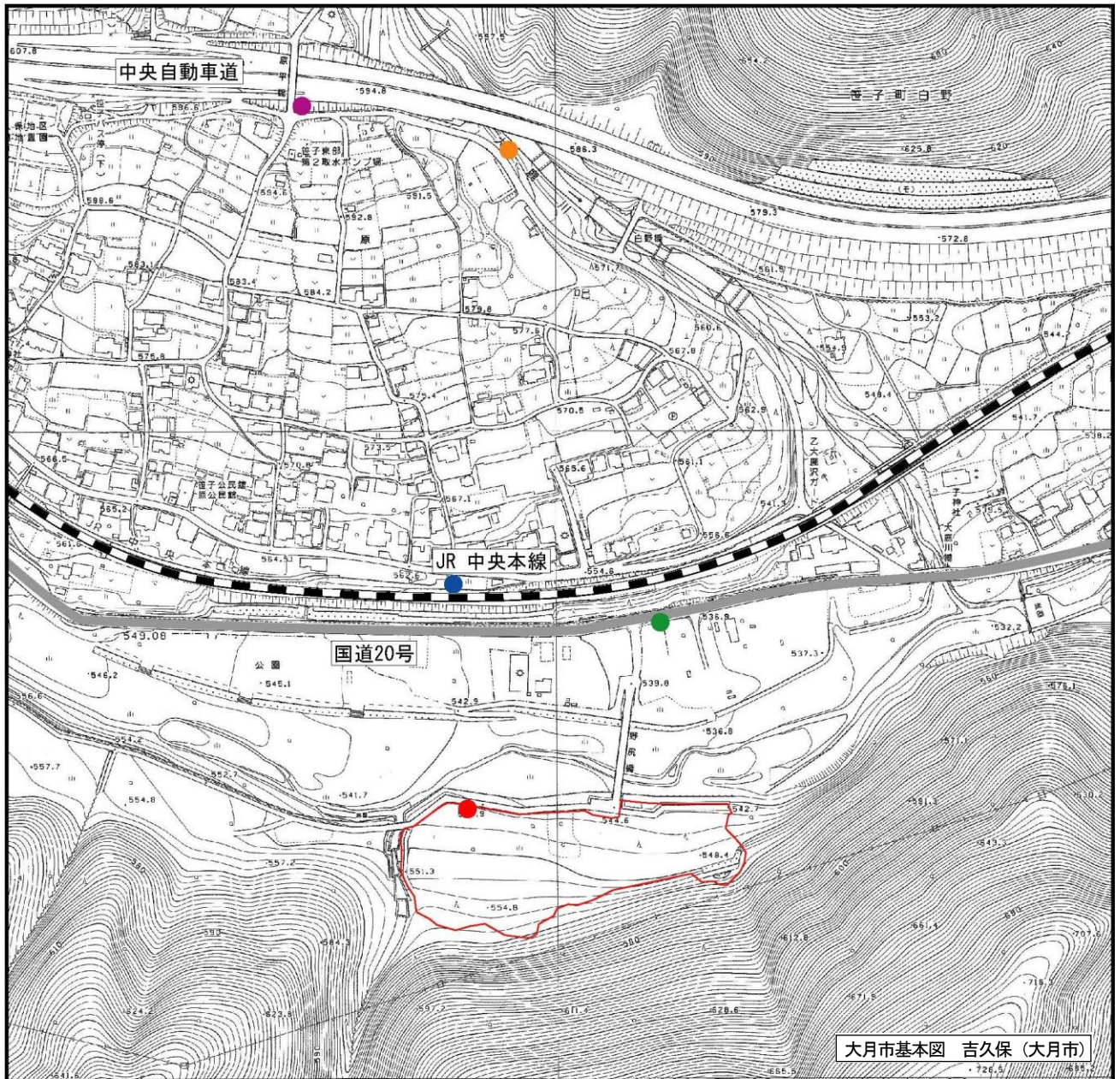
9-3 騒音

9-3 騒音

9-3-1 調査結果の概要

(1) 調査地域・調査地点

環境騒音の調査地点は、計画地 1 地点と周辺地域 1 地点とし、道路交通騒音の調査地点及び交通量の調査地点は、計画地と結ぶ国道 20 号での道路沿道 1 地点とし、図 9-3-1 に示すとおりである。



大月市基本図 吉久保 (大月市)

凡例

: 計画地

● : 騒音・空気振動及び振動調査地点

● : 騒音・空気振動及び振動調査地点 (空気振動のJR中央本線を含む)

● : 騒音・空気振動・振動及び道路交通量調査地点

● : 空気振動調査地点 (橋梁脇付近)

● : 空気振動調査地点 (原平橋脇)

S=1:5,000



図 9-3-1 調査地点位置図

(2) 調査結果

1) 既存資料調査

① その他の予測・評価に必要な事項

ア. 道路交通の状況

道路交通の状況については、「第 4 章 地域特性 4-2-5 交通」に示したとおりである。

イ. 音の伝播に影響を及ぼす地形・地物の状況

計画地は、北側直下に笹子川が西から東に流れ、南側の背後地が東西に掛けて急斜面の山地部で構成されている。

また、南側の山地は計画地から鶴ヶ鳥屋山（標高 1374m）まで続いている。北側の笹子川以北は国道 20 号線、JR 中央本線と主要交通網が東西に走り、更に扇状地となり居住地域が存在する。

以降は中央自動車道を跨いで山地となっている。

なお、計画地近隣には音の伝播に影響を及ぼすような建築物は存在しない。

ウ. 既存の発生源（固定発生源、移動発生源）の状況

計画地の近隣には、固定発生源となるような施設は存在しない。

主な移動発生源としては、計画地の約 150m 北側の一般国道 20 号線と約 550m 北側の中央自動車道を走行する自動車及び計画地の約 180m 北側の JR 中央本線である。

エ. 学校・病院、その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設及び住宅の分布状況

計画地近傍の環境保全上配慮が必要な施設のうち、計画地近傍に存在する施設としては、約 2.8km 東に初狩保育所、約 3.5km 東に初狩小学校、約 4.8km 南東に宝保育所、約 5km 南東に宝小学校がそれぞれ位置している。

なお、各小学校の通学は徒歩及びスクールバスであり、通学時間帯は 7 時 30 分～8 時 20 分である。

2) 現地調査

① 現地調査期日

調査期日は表 9-3-1 に示すとおりである。

表 9-3-1 現地調査期日

調査項目	調査期日
環境騒音 道路交通騒音 交通量	平日：平成24年10月25日 12時 ～平成24年10月26日 12時 休日：平成24年11月3日 12時 ～平成24年11月4日 12時

② 騒音の状況（環境騒音）

調査結果は表 9-3-2(1)～(2)に、計画地及び周辺地域における時間変動グラフは図 9-3-2(1)～(4)に示すとおりである。

計画地では、平日夜間の等価騒音レベルが 51dB であり、環境基準値を 1dB 上回っていたが、国道 20 号及び中央自動車道からの道路交通騒音を含んだ残留騒音によるものであった。また、計画地周辺は生活環境が存在しない地域のため環境基準の適用外と判断できる。その他は、環境基準及び騒音規制法の規制基準値を下回っていた。

なお、計画地及び周辺地域において、最も静かになる時間帯は 24～5 時であった。その他の季節及び時間帯による周辺地域の騒音の状況（変動）についても検討を行ったが、事業計画地周辺では季節の変化による地域特性は特になく、降雪等の自然的な影響による長期的な変化はみられなかった。また、調査結果からも分かるように時間帯による特別な地域特性はなく、社会的な条件として地域を代表する交通網である国道 20 号及び中央自動車道からの道路交通騒音を含んだ残留騒音の影響が見られる程度であった。

したがって、最も静かになる時間帯の 24～5 時については考慮し、その他の季節や時間帯による周辺地域の騒音の状況（変動）については考慮しないものとした。

表 9-3-2(1) 騒音調査結果（対象：環境基準）

単位：dB(A)

区分	時間帯	計画地		周辺地域		環境基準
		等価騒音 L_{Aeq}	時間率騒音 L_5	等価騒音 L_{Aeq}	時間率騒音 L_5	等価騒音 L_{Aeq}
平日	昼間	53	56	53	57	60
	夜間	51	53	49	52	50
休日	昼間	53	56	52	55	60
	夜間	48	50	47	49	50

注釈) ・昼間：6～22 時
 ・夜間：22～6 時

表 9-3-2(2) 騒音調査結果 (対象：騒音規制法)

単位：dB(A)

区分	時間帯	計画地		周辺地域		騒音規制法
		等価騒音 L _{Aeq}	時間率騒音 L ₅	等価騒音 L _{Aeq}	時間率騒音 L ₅	時間率騒音 L ₅
平日	朝	53	56	53	56	65
	昼間	52	56	52	57	70
	夕	53	57	54	58	65
	夜間	51	53	49	52	60
休日	朝	52	55	51	54	65
	昼間	53	56	53	56	70
	夕	52	55	51	54	65
	夜間	48	50	47	49	60

注釈) ・朝：6～8時
 ・昼間：8～19時
 ・夕：19～22時
 ・夜間：22～6時

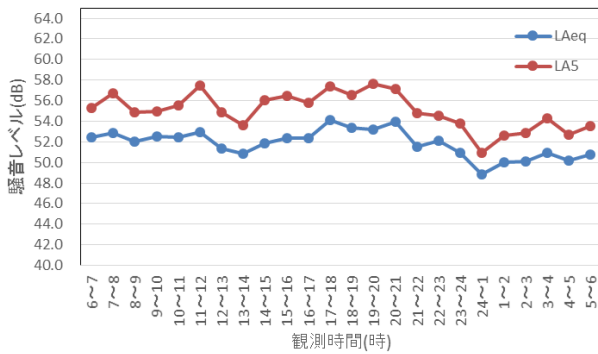


図 9-3-2(1) 計画地における時間変動グラフ (平日)

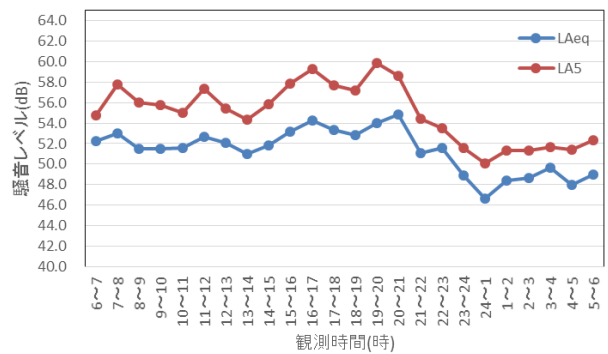


図 9-3-2(2) 周辺地域における時間変動グラフ (平日)

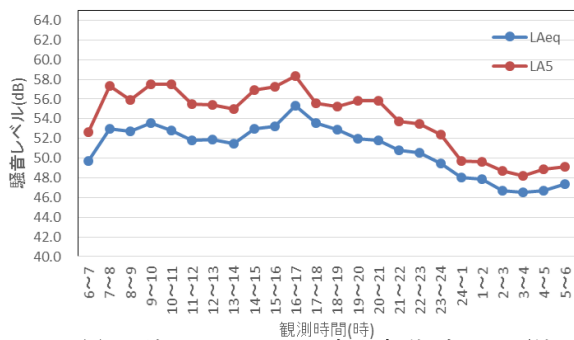


図 9-3-2(3) 計画地における時間変動グラフ (休日)

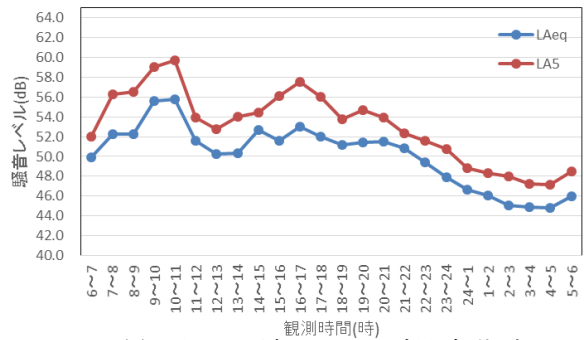


図 9-3-2(4) 周辺地域における時間変動グラフ (休日)

③ 騒音の状況（道路交通騒音）

調査結果は、表 9-3-3(1)～(2)に示すとおり、各時間区分におけるエネルギー平均（LAeq）で見ると、規制基準値を超過していた。特に平日においては大型車両（トラック）の混入率が高いことにより顕著に表れた。大型車の混入率は表 9-3-4に示す。

表 9-3-3(1) 道路交通騒音調査結果（国道 20 号線：環境基準）

単位：dB(A)

区分	時間帯	道路沿道		環境基準
		等価騒音 L _{Aeq}	時間率騒音 L ₅	等価騒音 L _{Aeq}
平日	昼間	73	79	70
	夜間	71	78	65
休日	昼間	70	77	70
	夜間	66	70	65

注釈) ・昼間：6～22 時
 ・夜間：22～6 時
 ・環境基準：幹線道路を担う道路に面する空間

表 9-3-3(2) 道路交通騒音調査結果（国道 20 号線：騒音規制法）

単位：dB(A)

区分	時間帯	道路沿道		自動車騒音 要請限度
		等価騒音 L _{Aeq}	時間率騒音 L ₅	等価騒音 L _{Aeq}
平日	昼間	73	79	75
	夜間	71	78	70
休日	昼間	70	77	75
	夜間	66	70	70

注釈) ・昼間：6～22 時
 ・夜間：22～6 時

④ 道路の構造、交通量の状況

国道 20 号線の道路の構造を図 9-3-3 に、交通量調査結果を表 9-3-4 に示す。道路交通騒音調査地点における断面交通量調査結果は、平日で一日あたり 9333 台、大型車混入率は 22.7%であった。

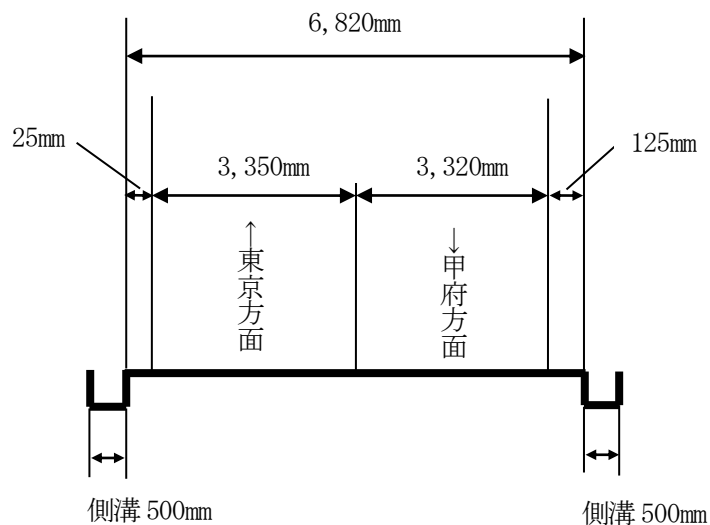


図 9-3-3 道路の構造

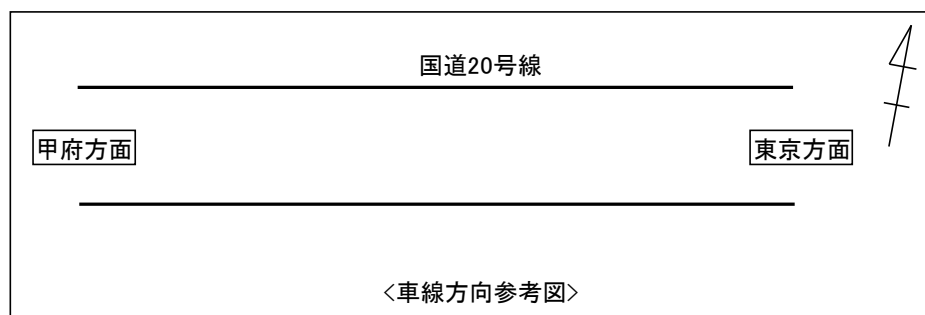
表 9-3-4 交通量調査結果

調査日：平成24年10月25～26日（平日）

車線方向	大型車[台]	小型車[台]	計[台]	大型車混入率[%]
国道20号線 甲府方面→東京方面	1140	3737	4877	23.4%
国道20号線 東京方面→甲府方面	980	3476	4456	22.0%
地点通過交通量（合計）	2120	7213	9333	22.7%

調査日：平成24年11月3～4日（休日）

車線方向	大型車[台]	小型車[台]	計[台]	大型車混入率[%]
国道20号線 甲府方面→東京方面	251	4666	4917	5.1%
国道20号線 東京方面→甲府方面	208	3196	3404	6.1%
地点通過交通量（合計）	459	7862	8321	5.5%



9-3-2 予測、環境保全措置の検討及び評価の結果

(1) 建設機械の稼働に伴う騒音による影響

1) 予測

① 予測結果

工事中の建設作業騒音レベルの予測結果は、表 9-3-5 に示すとおりである。

計画地敷地境界にあたる No. 1～4 の建設作業騒音レベルの最大値は、62dB と予測される。

原地区の民家 3 地点の建設作業騒音レベルの最大値は、64dB と予測される。なお、予測位置の標高は計画地より高いため仮囲いは考慮しないものとした。

表 9-3-5 建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果

単位：dB

予測地点	現況値	増加量	予測値	騒音規制法 基準値	予測位置の高さ(m)
No. 1	56	3.2	59	85	計画地標高-3.5m
No. 2	56	3.7	60	85	計画地標高-2.7m
No. 3	56	2.5	59	85	計画地標高-1.9m
No. 4	56	6.3	62	85	計画地標高-1.1m
最寄民家	57	7.0	64	—	計画地標高+13m
集落中心付近民家	—	—	57	—	計画地標高+35m
集落遠方民家	—	—	54	—	計画地標高+51m

備考) 現況値は作業の時間帯である昼間（平日）を採用した。

最寄民家の現況値は、調査結果の周辺地域における昼間（平日）を採用した。

集落中心付近民家及び集落遠方民家の予測値については、発生源からの距離減衰により算出した。

最寄民家、集落中心付近民家及び集落遠方民家については、予測位置の標高が計画地より高いため仮囲いは考慮しないものとした。

2) 環境保全措置の検討

① 環境保全措置

事業計画にあたっての環境保全措置は表 9-3-6 に示すとおりである。建設機械の稼働による予測結果においては騒音規制法を満足しているが、表に示した環境保全措置を講じることにより影響は回避及び低減される。

低騒音型建設機械に加え、超低騒音型建設機械を選定することで全体的に騒音を低減することから、より環境に配慮したものとなっている。

表 9-3-6 環境保全措置

環境保全措置	環境保全措置を行うこと とした理由	効果	効果の種類		
			回避	低減	代償
建設機械の効率的な稼働	建設機械の集中稼働を行わないことにより、過度な騒音の低減ができるため。	過度な騒音の低減		○	
低騒音型建設機械の選定	低騒音型建設機械または超低騒音型建設機械を選定することで、個々の建設機械からの騒音レベルを抑えることができるため。	全体騒音の低減		○	

備考) 網掛け部分は変更した箇所を示す。

注釈) 低騒音型建設機械、超低騒音型建設機械：国土交通省で騒音レベルの基準値が設定された建設機械。
「出典：低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規程」（平成九年七月三十一日 建設省告示第千五百三十六号）

3) 評価

① 評価方法

ア. 回避・低減の観点

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音による影響が事業者により回避または低減されるかどうかを明らかにした。

イ. 基準・目標等との整合の観点

表 9-3-7 に示す「騒音規制法」に基づく特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準と予測結果との比較を行い、整合が図られるかどうかを明らかにした。

表 9-3-7 建設機械の稼働に伴う建設作業騒音に係る整合を図るべき基準等

項目	整合を図るべき基準等
建設機械の稼働に伴う建設作業騒音	特定建設作業の騒音が、特定建設作業の場所の敷地の境界線において 85dB を超える大きさのものでないこと。 「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」 (昭和 43 年厚生省建設省告示第 1 号)

② 評価結果

ア. 回避・低減の観点

建設機械の稼働に伴う建設作業騒音による影響については、予測の結果、最大と想定される工種において各種建設機械が同時に稼働したとしても最大でも最寄民家で 64dB であり、現況値 (57dB) からの増加量は 7.0dB である。

その影響も工事中の 2 年 1 ヶ月 (うち最大となるのは工事着手後 9 ヶ月目) の期間内に限られる。そのため、環境保全措置を確実に講じることにより、建設機

械の稼働に伴う建設作業騒音による影響は低減が図られると評価する。

建設機械の稼働においては点検、整備を十分に行い、極力、低騒音型建設機械または超低騒音型建設機械の採用に努め、また、工事計画の策定にあたっては、建設機械の集中稼働を行わないよう、工事工程の平準化、建設機械の効率的な稼働に努める。

4. 基準・目標等との整合の観点

建設作業騒音レベルは、最大と想定される工種において各種建設機械が同時に稼働したとしても計画地敷地境界 No. 4 で 62dB であり、基準値を下回っていることから、「騒音規制法」に基づく特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準を満足している。

以上のことから、環境保全に関する基準又は目標との間に整合が図られる。

(2) 工事中の資材の運搬等の車両走行に伴う騒音による影響

1) 予測

① 予測結果

資材の運搬等の車両走行に伴う道路交通騒音予測結果は、表 9-3-8 に示すとおりである。資材の運搬等の車両走行の等価騒音レベルは現況の等価騒音レベルに対して 0.02dB 増加し、73dB である。

表 9-3-8 資材の運搬等の車両走行に伴う道路交通騒音予測結果

単位：dB

予測地点 (路線名)	時間区分	現況値	増加量	予測値	環境基準 基準値
国道 20 号線	昼間 (6~22 時)	73	0.02	73	70

2) 環境保全措置の検討

① 環境保全措置

事業計画にあたっての環境保全措置は、表 9-3-9 に示すとおりである。資材の運搬等の車両走行による予測結果においては環境基準を満足していないが、表に示した環境保全措置を講じることにより影響は低減される。

表 9-3-9 環境保全措置

環境保全措置	環境保全措置を行うこと とした理由	効果	効果の種類		
			回避	低減	代償
資材の運搬車両の適切な運行計画の策定	資材の運搬車両の集中的な運行を行わないことにより、一時的過度な騒音発生の低減ができるため。	一時的過度な騒音発生の低減		○	

3) 評価

① 評価方法

ア. 回避・低減の観点

資材の運搬等の車両走行に伴う道路交通騒音による影響が回避または低減されるかどうかを明らかにした。

イ. 基準・目標等との整合の観点

表 9-3-10 に示す「騒音に係る環境基準（幹線交通を担う道路に面する空間）」と予測結果との比較を行い、整合が図られるかどうかを明らかにした。

表 9-3-10 資材の運搬等の車両走行に伴う道路交通騒音に係る整合を図るべき基準等

項 目	整合を図るべき基準等
資材の運搬等の車両走行に伴う道路交通騒音	現況値からの増加による変化がほとんど無い。又は 昼間（6～22時）：70dB 以下 「騒音に係る環境基準について（幹線交通を担う道路に近接する空間）」（平成 10 年環境庁告示第 64 号）

② 評価結果

ア. 回避・低減の観点

工事中の資材の運搬等の車両走行に伴う騒音による影響については、予測の結果、73dB であり、現況値（73dB）からの増加量は 0.02dB である。

そのため、環境保全措置を確実に講じることにより、工事中の資材の運搬等の車両走行に伴う騒音による影響は低減が図られると評価する。

工事中にあたっては、資材の運搬等の車両走行が一時的に集中しないようにする。また、計画地近傍の小学校の通学時間帯は 7 時 30 分～8 時 20 分であり、初狩小学校の周辺 2 箇所がスクールゾーンとなっていることから、大型車両については工事に影響のない範囲で通勤通学時間帯の 7 時 30 分～8 時 20 分の間は台数を極力減らすことや通学時間帯を極力避けることで周辺住民への安全配慮や交通渋滞への影響の低減に努める。

工事区域の入り口については、必要に応じて道路警備員の配置を行い、交通安全対策を行う計画である。工事関係業者に対しては要注意箇所等を記載したルート図を配布するほか、車両の待機場所、通行経路、通行時間帯、配慮すべき事項、計画地周辺の動物への配慮等についての説明会を開催し周知を徹底する計画である。また、住民や自治体等を含めた周辺環境への影響を配慮したものと、沿線住民等との合意形成や周知をする計画である。

住民に対しての周知方法については、工事開始時は地元自治体の広報誌により公表し、併せて事業者ホームページ上には通行経路の記載をする。なお、変更等

がある場合についても同様にホームページを通じて住民等に周知する。

イ. 基準・目標等との整合の観点

資材の運搬等の車両走行に伴う道路交通騒音レベルの増加量は 0.02dB（昼間）であり、現況調査結果の 73dB に対し十分低いものであり現況からの変化は殆どなく、その影響は非常に軽微である。

(3) 発電所の稼働に伴う騒音による影響

1) 予測

① 予測結果

発電所の稼働に伴う騒音の予測結果は、表 9-3-11 に示すとおりである。
 計画地敷地境界にあたる No. 1～4 の予測結果の最大値は、56dB と予測される。
 原地区の民家 3 地点の予測結果の最大値は、54dB と予測される。なお、予測位置の標高は計画地より高いため防音壁は考慮しないものとした。

表 9-3-11 発電所の稼働に伴う騒音の予測結果

単位：dB

予測地点	現況値	増加量	予測値	騒音規制法 基準値	防音壁等の高さ (防音壁/擁壁)
No. 1	53	0.2	53	60	H=2.5m/4.73m
No. 2	53	0.5	54	60	H=2.5m/3.92m
No. 3	53	2.3	55	60	H=2.5m/3.07m
No. 4	53	3.1	56	60	H=2.5m/2.29m
最寄民家	52	1.7	54	—	計画地標高+13m
集落中心付近民家	—	—	49	—	計画地標高+35m
集落遠方民家	—	—	46	—	計画地標高+51m

備考) 現況値は生活環境への影響を考慮して最も騒音の影響が大きい時間帯である夜間（平日）を採用した。
 最寄民家の現況値は、調査結果の周辺地域における夜間（平日）を採用した。
 集落中心付近民家及び集落遠方民家の予測値については、発生源からの距離減衰により算出した。
 最寄民家、集落中心付近民家及び集落遠方民家については、予測位置の標高が計画地より高いため防音壁は考慮しないものとした。

2) 環境保全措置の検討

① 環境保全措置

事業計画にあたっての環境保全措置は、表 9-3-12 に示すとおりである。発電所の稼働に伴う予測結果においては騒音規制法を満足しているが、表に示した環境保全措置を講じることにより影響は低減される。

設備の維持管理及び作業計画において定常稼働以外の騒音が発生するような作業を行わないよう管理することで騒音の発生を低減することから、より環境に配慮したものとなっている。

また、騒音レベルの距離減衰及び透過損失による低減効果について検討し、音源の配置について屋外の音源である各送風機を南側、対して民家側を遮蔽するように復水器及びタービン建屋等をそれぞれ設置することにより更なる低減効果を図った。

継続的なモニタリングに関しては、存在・供用時に事後調査を行い、その結果を基に、計画地敷地境界1地点、最寄民家1地点で継続的モニタリング（年1回）を実施するか否かを判断する。結果は事後調査報告書に記載する。

表 9-3-12 環境保全措置

環境保全措置	環境保全措置を行うこと とした理由	効果	効果の種類		
			回避	低減	代償
計画地内における騒音低減対策の実施	個々の騒音発生源を構造物で囲い、その施工を確実にすることにより騒音レベルを抑えることができるため。	透過損失による騒音の低減		○	
計画地の周囲における騒音低減対策の実施	計画地内の騒音発生源に対し民家側の敷地境界上において防音壁で遮蔽をすることにより騒音レベルを抑えることができるため。	透過損失及び回折減衰効果による騒音の低減		○	
設備の維持管理	設備の基本性能を損なわないよう維持管理することにより騒音レベルを抑えることができるため。	維持管理による騒音の低減		○	
作業計画における管理	騒音規制法で基準が定められている 夜間の時間帯（22～6時）については、作業計画において定常稼働以外の騒音が発生するような作業を行わないよう管理することにより騒音レベルを抑えることができるため。	過度な騒音発生の低減		○	

3) 評価

① 評価方法

ア. 回避・低減の観点

発電所の稼働に伴う騒音による影響が回避または低減されるかどうかを明らかにした。

イ. 基準・目標等との整合の観点

ア) 発電所の稼働に伴う騒音

計画地は、表 9-3-13 に示す「騒音規制法」の第 4 種区域の規制値が適用される地域である。なお、発電所は 24 時間稼働と計画されていることから、規制基準は最も厳しい夜間の基準値（60dB）を適用することとし、予測結果との

比較を行い、整合が図られるかどうかを明らかにした。

表 9-3-13 発電所の稼働に伴う騒音に係る整合を図るべき基準等

項 目	整合を図るべき基準等
発電所の稼働に伴う騒音	夜間（22 時～6 時）：60dB 以下 「特定工場等において発生する騒音及び特定建設作業に伴って発生する騒音について規制する地域の指定並びに特定工場等において発生する騒音の規制基準」（平成 24 年 4 月：山梨県告示第 36 号）

② 評価結果

ア. 回避・低減の観点

発電所の稼働に伴う騒音による影響については、予測の結果、最大でも計画地敷地境界 No. 4 で 56dB であり、現況値（53dB）からの増加量は 3.1dB である。

そのため、環境保全措置を確実に講じることにより、発電所の稼働に伴う騒音による影響は低減が図られると評価する。

発電所の稼働においては、点検・整備を十分に行う計画である。発電機タービンについては屋内に設置し、外壁には ALC と同等の防音効果の有る材料を採用し、内壁には吸音材としてグラスウールを貼り付けることとしている。民家側に近い復水器においては鋼板製の防音を目的としたパネルを施している。各送風機は民家から遠い位置に配置している。その他、騒音発生源となる設備に対する防音低減対策の詳細としては、サイレンサー及びラギング、防音ボックスの設置、防音壁の設置等で環境保全に努めることから、低減される。

防音低減対策設備等の参考写真は、写真 9-3-1(1)～(6)に示すとおりである。



出典) 同様な規模・仕様の木質バイオマス発電所 (以下、類似発電所)

写真 9-3-1(1) サイレンサー (写真中心部の円筒部分)



出典) 静岡県環境保全協会 「工場騒音防止技術研修会資料 09.03」

写真 9-3-1(2) ラギング (配管部)



出典) 類似発電所

写真 9-3-1(3) 防音ボックス (発電タービン部)



出典) 類似発電所

写真 9-3-1(4) 吸音材 (蒸気発電タービン室内)



出典) 類似発電所

写真 9-3-1(5) 防音パネル (蒸気復水器)



出典) 類似発電所

写真 9-3-1(6) 外壁仕上げ (保管倉庫搬入口)

イ. 基準・目標等との整合の観点

発電所の稼働に伴う騒音レベルは、最大でも計画地敷地境界 No. 4 で 56dB であり、基準値を下回っていることから、「騒音規制法」に基づく基準を満足している。

以上のことから、環境保全に関する基準又は目標との間に整合が図られる。

(4) 生木屑チップ等燃料の運搬等の車両走行に伴う騒音による影響

1) 予測

① 予測結果

生木屑チップ等燃料の運搬等の車両走行に伴う道路交通騒音予測結果は、表 9-3-14 に示すとおりである。

将来交通量の合計を現況の国道 20 号の交通量と比較すると、増加率は 1.0%とわずかである。予測値についても現況と同様の 73dB である。

表 9-3-14 生木屑チップ等燃料の運搬等の車両走行に伴う道路交通騒音予測結果

単位：dB

予測地点 (路線名)	時間区分	現況値	増加量	予測値	環境基準 基準値
国道 20 号線	昼間 (6~22 時)	73	0.02	73	70

2) 環境保全措置の検討

① 環境保全措置

本事業計画にあたっての環境保全措置は、表 9-3-15 に示すとおりである。生木屑チップ等燃料の運搬等の車両走行による予測結果においては環境基準を超過しているが、表に示した環境保全措置を講じることにより影響は低減される。

表 9-3-15 環境保全措置

環境保全措置	環境保全措置を行うこと とした理由	効果	効果の種類		
			回避	低減	代償
生木屑チップ等燃料の運搬等の車両の適切な運行計画の策定	生木屑チップ等燃料の運搬等の車両の集中的な運行を行わないことにより、一時的過度な騒音発生が低減できるため。	一時的過度な騒音発生が低減		○	

3) 評価

① 評価方法

ア. 回避・低減の観点

生木屑チップ等燃料の運搬等の車両走行に伴う道路交通騒音による影響が回避または低減されるかどうかを明らかにした。

イ. 基準・目標等との整合の観点

表 9-3-16 に示す「騒音に係る環境基準（幹線交通を担う道路に面する空間）」と予測結果との比較を行い、整合が図られるかどうかを明らかにした。

表 9-3-16 生木屑チップ等燃料の運搬等の車両走行に伴う
道路交通騒音に係る整合を図るべき基準等

項 目	整合を図るべき基準等
生木屑チップ等燃料の運搬等の車両走行に伴う道路交通騒音	現況値からの増加による変化がほとんどない。又は 昼間（6時～22時）：70dB 以下 「騒音に係る環境基準について（幹線交通を担う道路に近接する空間）」（平成 10 年環境庁告示第 64 号）

② 評価結果

ア. 回避・低減の観点

生木屑チップ等燃料の運搬等の車両走行に伴う騒音による影響については、予測の結果、73dB であり、現況値（73dB）からの増加量は 0.02dB である。しかし、現況調査結果が 73dB で既に超過しており現況に対する増加分は 0.02dB であるため現況からの変化はほとんど無く、その影響は非常に軽微である。

そのため、環境保全措置を確実に講じることにより、生木屑チップ等燃料の運搬等の車両走行に伴う騒音による影響は低減が図られると評価する。

発電所の稼働にあたっては、生木屑チップ等燃料の運搬等の車両走行が一時的に集中しないようにする。また、計画地近傍の小学校の通学時間帯は 7 時 30 分～8 時 20 分であり、初狩小学校の周辺 2 箇所がスクールゾーンとなっていることから、大型車両については工事に影響のない範囲で通勤通学時間帯の 7 時 30 分～8 時 20 分の間は台数を極力減らすことや通学時間帯を極力避けることで周辺住民への安全配慮や交通渋滞への影響の低減に努める。

発電所の入り口については、必要に応じて道路警備員の配置を行い、交通安全対策を行う計画である。搬入業者に対しては要注意箇所等を記載したルート図を配布するほか、車両の待機場所、運搬経路、運搬時間帯、配慮すべき事項、計画地周辺の動物への配慮等についての説明会を開催し周知を徹底する計画である。また、住民や自治体等を含めた周辺環境への影響を配慮したものとし、沿線住民

等との合意形成や周知のほか、地域との公害防止協定を締結する計画である。

住民に対する周知方法については、事業の営業開始時は地元自治体の広報誌により公表し、併せて事業者ホームページ上には運搬経路の記載をする。なお、変更等がある場合についても同様にホームページを通じて住民等に周知する。

イ. 基準・目標等との整合の観点

生木屑チップ等燃料の運搬等の車両走行に伴う道路交通騒音レベルは、最大で昼間に 73dB であり「騒音に係る環境基準（幹線交通を担う道路に近接する空間）」を超過している。しかし、現況調査結果が 73dB で既に超過しており現況に対する増加分は 0.02dB であるため現況からの変化はほとんど無く、その影響は非常に軽微であると評価する。