

事後調査の結果

調査項目 : 騒音・振動

予測した事項 : 建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音、工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音及び振動

1 調査地域

調査地域は、対象事業実施区域の周辺約 200m を含む区域及び工事用車両の主な走行ルートに沿道とした。

2 調査手法

(1) 調査事項

① 予測した事項

- ア. 建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音
- イ. 工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音及び振動

② 予測条件の状況

- ア. 建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音
建設機械の種類、規格、台数、稼働位置及び稼働時間
- イ. 工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音及び振動
工事中交通量（一般車両、工事用車両、関係車両）

③ 環境保全のための措置の実施状況

(2) 調査時点

① 予測した事項

- ア. 建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音
建設作業の騒音が最大となると想定される時期（土木工事（基礎工事）及び建築工事（躯体工事・煙突設置工事）実施時）の1日（平成31年1月9日）とした。
- イ. 工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音及び振動
 - ア) 工事ピーク時（平成 29 年度：クリーンセンター専用路使用開始前）
クリーンセンター専用路使用開始前において、工事用車両の発生台数が最大となる時期の1日（平成29年9月29日）とした。
 - イ) 工事ピーク時（平成 30 年度：クリーンセンター専用路使用開始後）
クリーンセンター専用路開始後において、工事用車両の発生台数が最大となる時期の1日（平成30年5月11日）とした。

②予測条件の状況

予測した事項と同じ時期とした。

③環境保全のための措置の実施状況

予測した事項と同じ時期とした。

(3)調査地点

①予測した事項

ア. 建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音

対象事業実施区域敷地境界2地点（建設機械の配置に応じ、本施設及びプラスチック類資源化施設に係る騒音の影響が最大となると想定される地点）とした。
（図2-1（63ページ）参照）

調査に当たっては、前掲表1-3(1)（17ページ）における建設作業騒音のピーク時期を踏まえるとともに、後掲図2-3(1)（74ページ）に示す建設機械の配置を踏まえ、影響が最大となると想定される地点付近に調査地点を設定した。

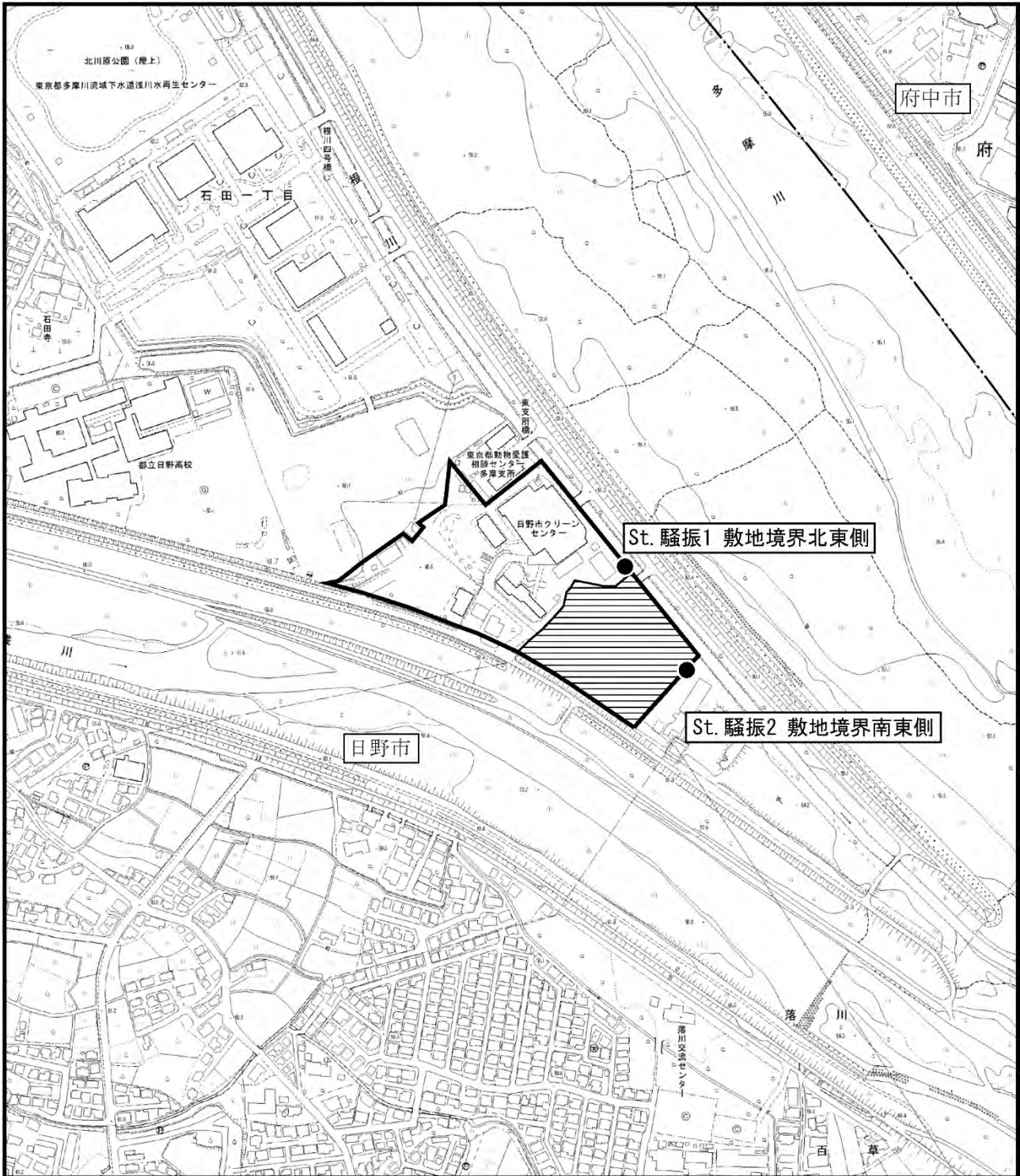
イ. 工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音及び振動

ア) 工事ピーク時（平成29年度：クリーンセンター専用路使用開始前）

工事用車両の主な走行ルート沿道7地点とした。（図2-2(1)（65ページ）参照）

イ) 工事ピーク時（平成30年度：クリーンセンター専用路使用開始後）

工事用車両の主な走行ルート沿道6地点とした。（図2-2(2)（66ページ）参照）



凡 例





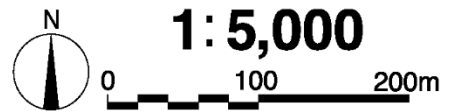
-  : 対象事業実施区域
-  : 建設予定地
-  : 市界
-  : 騒音現地調査地点 (St. 騒振1～St. 騒振2)

図 2-1 建設機械の稼働に伴う騒音調査地点



この地図は、東京都縮尺1/2500地形図（平成27年度DVD版）を使用したものである。

②予測条件の状況

ア. 建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音

対象事業実施区域内とした。

イ. 工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音及び振動

ア) 工事ピーク時（平成 29 年度：クリーンセンター専用路使用開始前）

工事用車両の主な走行ルート沿道の2交差点及び2断面、並びに対象事業実施区域への車両出入口付近2断面とした。（図2-2(1)（65ページ）参照）

イ) 工事ピーク時（平成 30 年度：クリーンセンター専用路使用開始後）

工事用車両の主な走行ルート沿道の3交差点及び1断面、並びに対象事業実施区域への車両出入口付近2断面とした。（図2-2(2)（66ページ）参照）※

③環境保全のための措置の実施状況

ア. 建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音

対象事業実施区域内とした。

イ. 工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音及び振動

工事用車両の主な走行ルート沿道とした。

※ ※ 調査地点Noは、事後調査計画書において、以下のとおり評価書から変更している。

「St.騒振7 国道20号バイパス東」（評価書） ⇒ 「St.騒振5 国道20号バイパス東」（事後調査）

「St.騒振8 多摩川右岸側市道」（評価書） ⇒ 「St.騒振6 多摩川右岸側市道」（事後調査）

「St.騒振9 国道20号バイパス万願寺駅東」（評価書）

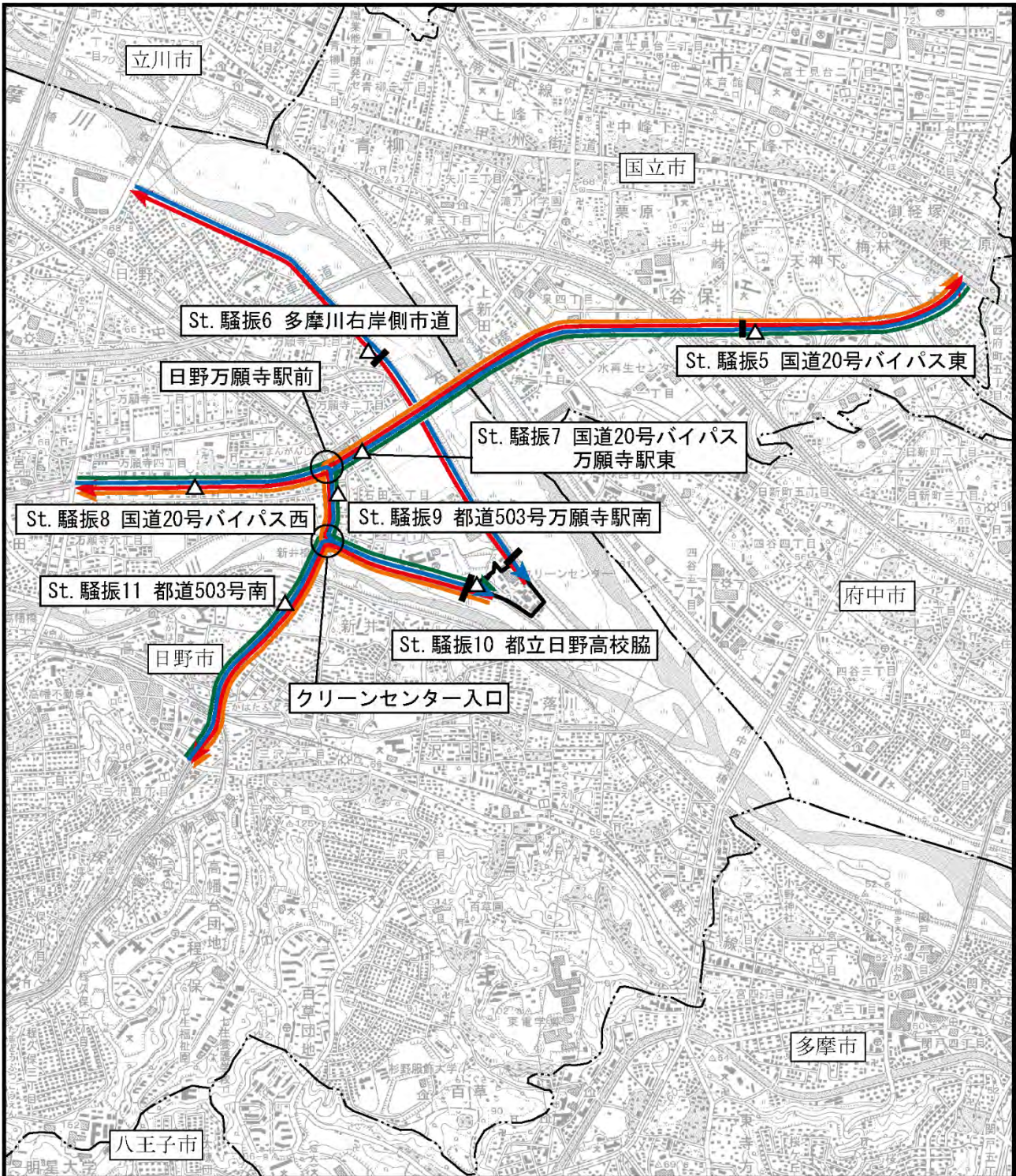
⇒ 「St.騒振7 国道20号バイパス万願寺駅東」（事後調査）

「St.騒振10 国道20号バイパス西」（評価書） ⇒ 「St.騒振8 国道20号バイパス西」（事後調査）

「St.騒振11 都道503号万願寺駅南」（評価書） ⇒ 「St.騒振9 都道503号万願寺駅南」（事後調査）

「St.騒振12 都立日野高校脇」（評価書） ⇒ 「St.騒振10 都立日野高校脇」（事後調査）

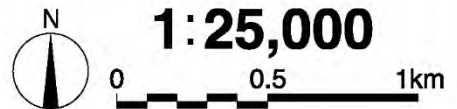
「St.騒振13 都道503号南」（評価書） ⇒ 「St.騒振11 都道503号南」（事後調査）



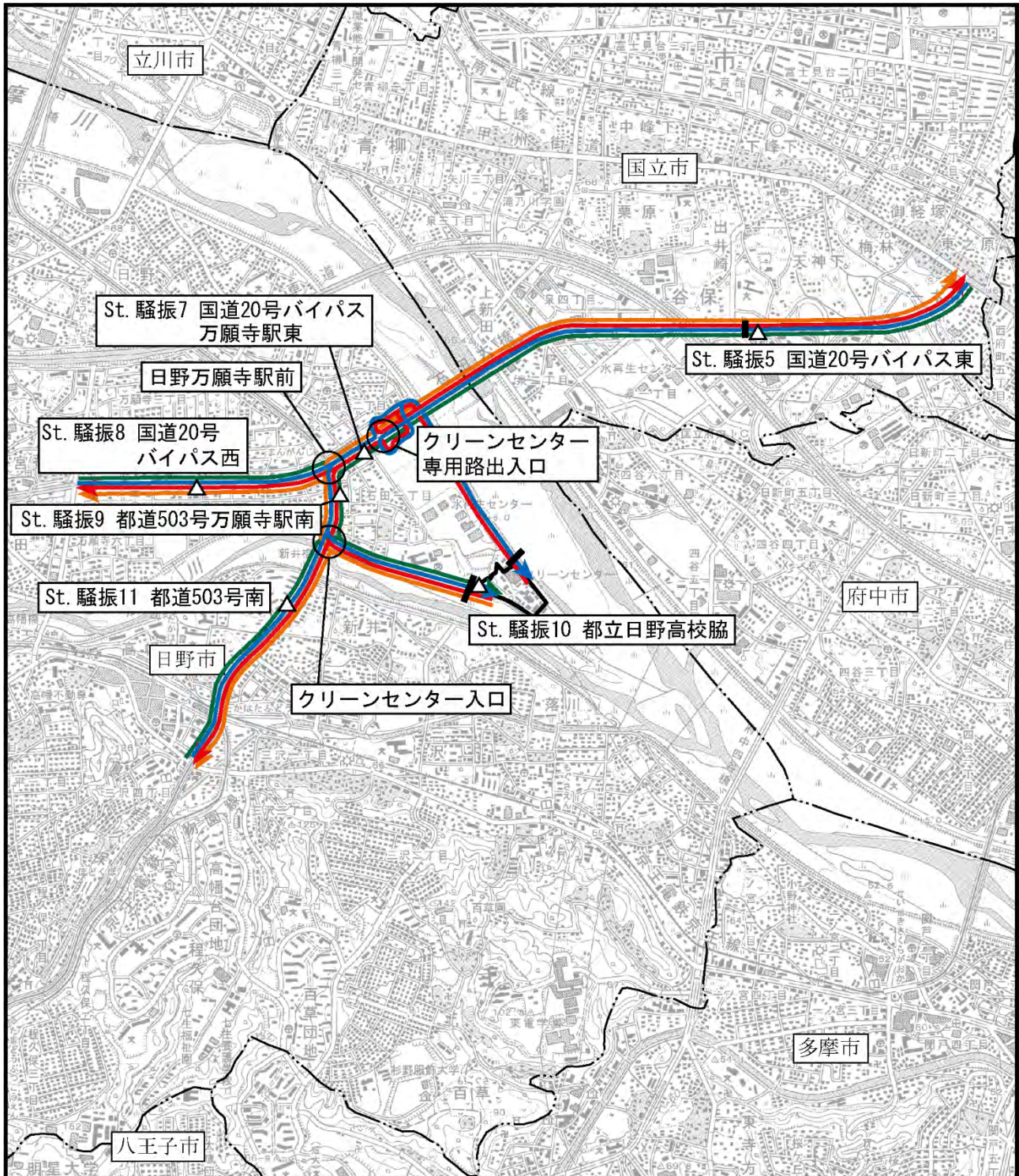
凡 例

- : 対象事業実施区域
- : 市界
- : 交通量調査地点
- △ : 道路交通騒音・振動調査地点 (St. 騒振5~St. 騒振11)
- (Blue) : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート (入車方向)
- ← (Red) : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート (出車方向)
- (Green) : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート (入車方向)
- ← (Orange) : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート (出車方向)

図 2-2(1) 工事用車両の走行に伴う騒音・振動調査地点 (平成 29 年度: クリーンセンター専用路 使用開始前)



注) この地図は、国土地理院発行の2万5千分1地形図「立川、武蔵府中」を使用したものである。



凡 例

□ : 対象事業実施区域

--- : 市界

○ — : 交通量調査地点

△ : 道路交通騒音・振動調査地点 (St. 騒振5, St. 騒振7~St. 騒振11)

→ (blue) : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート (入車方向)

← (red) : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート (出車方向)

→ (green) : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート (入車方向)

← (orange) : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート (出車方向)

図 2-2(2) 工事用車両の走行に伴う騒音・振動調査地点 (平成 30 年度: クリーンセンター専用路 使用開始後)



1:25,000

0 0.5 1km

注) この地図は、国土地理院発行の2万5千分1地形図「立川、武蔵府中」を使用したものである。

(4) 調査方法

① 予測した事項

ア. 建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音

騒音レベル (L_{A5}) の測定は、「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11月27日 厚生・建設省告示第1号) に定めるとおりに行った。測定は6時～22時の毎正時後10分間とした。

イ. 工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音及び振動

騒音レベル (L_{Aeq}) の測定は、「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日、環境省告示第64号) に定めるとおりに行った。測定は調査期間中(6時～22時)の連続測定とした。

振動レベル (L_{10}) の測定は、「振動規制法施行規則」(昭和51年11月10日 総理府令第58号) に定めるとおりに行った。測定は調査期間中(6時～22時)の連続測定とした。

② 予測条件の状況

ア. 建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音

現地調査及び工事日報等関連資料の整理による方法とした。

イ. 工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音及び振動

方向別・車種別に1時間毎の通過台数をカウンターで計測する方法とした。

③ 環境保全のための措置の実施状況

現地調査及び工事日報等関連資料の整理による方法とした。

3 調査結果

(1) 事後調査の結果の内容

① 予測した事項

ア. 建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音

調査地点における工事の施行中に行った建設作業の騒音レベル（ L_{A5} ）の調査結果は、表2-1及び資料編（資-9～資-13ページ）に、また、調査地点の状況は、写真2-1(1)～(2)（69ページ）に示すとおりである。

建設作業騒音（ L_{A5} ）の事後調査結果は、対象事業実施区域北東側敷地境界で51～62dB、対象事業実施区域南東側敷地境界で58～66dBであった。

資料編図2-1(1)～(4)（資-10～資-13ページ）の騒音波形チャートに示すとおり、建設機械の稼働時間帯は、50dB～70dBの幅で小刻みかつ非定常的に増減していた。

建設作業騒音（ L_{A5} ）は、クレーン等のエンジン音が主たる発生源となっていた。

表 2-1 建設作業騒音（ L_{A5} ）の測定結果

調査期日：平成 31 年 1 月 9 日 7:00 ～ 19:00

単位：dB

時間	事後調査の結果		建設機械 の稼働状況
	St.騒振 1 敷地境界北東側	St.騒振 2 敷地境界南東側	
7:00 ～ 8:00	62	58	稼働 ^{注1)}
8:00 ～ 9:00	62	63	稼働
9:00 ～ 10:00	62	66	
10:00 ～ 11:00	61	60	
11:00 ～ 12:00	59	60	
12:00 ～ 13:00	61	59	
13:00 ～ 14:00	61	63	
14:00 ～ 15:00	61	66	
15:00 ～ 16:00	62	65	
16:00 ～ 17:00	54	62	
17:00 ～ 18:00	52	62	非稼働 ^{注2)}
18:00 ～ 19:00	51	59	

注1) 7:20分頃より建設機械の稼働を開始。

注2) 建設機械の稼働は停止していたが、近隣業者の設備機器の稼働音が確認された。



写真 2-1(1) 調査地点 (St. 騒振 1 敷地境界北東側) の状況



写真 2-1(2) 調査地点 (St. 騒振 2 敷地境界南東側) の状況

イ. 工事用車両等の走行に伴う道路交通の騒音及び振動

ア) 工事用車両等の走行に伴う道路交通の騒音

(ア) クリーンセンター専用路使用開始前

工事の施行中のうち、クリーンセンター専用路使用開始前における道路交通の騒音レベル(等価騒音レベル L_{Aeq})の調査結果は、表2-2に示すとおりである。

等価騒音レベル(L_{Aeq})の調査結果は、6～22時の平均で、St.騒振5 国道20号バイパス東で72dB、St.騒振6 多摩川右岸側市道で61dB、St.騒振7 国道20号バイパス万願寺駅東で70dB、St.騒振8 国道20号バイパス西で70dB、St.騒振9 都道503号万願寺駅南で66dB、St.騒振10 都立日野高校脇で61dB、St.騒振11 都道503号南で68dBであった。

表 2-2 道路交通騒音 (L_{Aeq}) の測定結果

調査期日：平成 29 年 9 月 29 日

単位：dB

時間帯	事後調査の結果						
	St.騒振 5	St.騒振 6	St.騒振 7	St.騒振 8	St.騒振 9	St.騒振 10	St.騒振 11
	国道 20 号 バイパス東	多摩川右 岸側市道	国道 20 号 バイパス 万願寺駅東	国道 20 号 バイパス西	都道 503 号万願寺 駅南	都立日野 高校脇	都道 503 号南
6:00～7:00	74	61	73	71	66	54	70
7:00～8:00	74	63	71	72	67	59	70
8:00～9:00	73	63	69	71	67	61	67
9:00～10:00	72	62	71	70	66	62	68
10:00～11:00	72	61	71	70	66	64	68
11:00～12:00	72	61	70	69	66	63	69
12:00～13:00	71	61	70	69	66	58	69
13:00～14:00	72	61	70	69	66	64	69
14:00～15:00	72	60	70	69	66	63	69
15:00～16:00	72	60	69	69	66	64	68
16:00～17:00	72	61	69	69	66	61	66
17:00～18:00	72	62	68	69	66	61	66
18:00～19:00	72	59	68	71	66	61	69
19:00～20:00	72	59	70	71	65	56	68
20:00～21:00	71	58	71	69	65	53	68
21:00～22:00	71	56	71	66	64	57	67
6:00～22:00	72	61	70	70	66	61	68

(イ) クリーンセンター専用路使用開始後

工事の施行中のうち、クリーンセンター専用路使用開始後における道路交通の騒音レベル(等価騒音レベル L_{Aeq})の調査結果は、表2-3に示すとおりである。

等価騒音レベル(L_{Aeq})の調査結果は、6～22時の平均で、St.騒振5 国道20号バイパス東で71dB、St.騒振7 国道20号バイパス万願寺駅東で69dB、St.騒振8 国道20号バイパス西で70dB、St.騒振9 都道503号万願寺駅南で66dB、St.騒振10 都立日野高校脇で59dB、St.騒振11 都道503号南で68dBであった。

表 2-3 道路交通騒音 (L_{Aeq}) の測定結果

調査期日：平成 30 年 5 月 11 日

単位：dB

時間帯	事後調査の結果					
	St.騒振 5	St.騒振 7	St.騒振 8	St.騒振 9	St.騒振 10	St.騒振 11
	国道 20 号 バイパス東	国道 20 号 バイパス 万願寺駅東	国道 20 号 バイパス西	都道 503 号万願寺 駅南	都立日野 高校脇	都道 503 号南
6:00～ 7:00	72	72	71	65	52	69
7:00～ 8:00	72	70	72	66	58	70
8:00～ 9:00	72	69	71	67	58	68
9:00～10:00	71	70	70	66	63	69
10:00～11:00	71	68	69	67	61	68
11:00～12:00	71	69	69	66	62	68
12:00～13:00	71	69	69	66	57	69
13:00～14:00	71	69	69	66	62	69
14:00～15:00	71	69	70	66	62	68
15:00～16:00	71	69	69	66	62	67
16:00～17:00	71	69	70	65	60	65
17:00～18:00	72	67	70	65	55	68
18:00～19:00	72	68	70	65	48	69
19:00～20:00	72	70	70	65	47	68
20:00～21:00	71	70	69	64	45	67
21:00～22:00	70	70	66	64	44	67
6:00～22:00	71	69	70	66	59	68

イ) 工事用車両等の走行に伴う道路交通の振動

(ア) クリーンセンター専用路使用開始前

工事の施行中のうち、クリーンセンター専用路使用開始前における道路交通振動レベル（時間率振動レベル L_{10} ）の調査結果は、表2-4に示すとおりである。

道路交通振動（時間率振動レベル L_{10} ）は、6～22時において、St.騒振5 国道20号バイパス東で昼間最大40dB夜間最大39dB、St.騒振7 国道20号バイパス万願寺駅東で昼間最大41dB夜間最大41dB、St.騒振8 国道20号バイパス西で昼間最大36dB夜間最大35dB、St.騒振9 都道503号万願寺駅南で昼間最大40dB夜間最大40dB、St.騒振10 都立日野高校脇で昼間最大43dB夜間最大30dB、St.騒振11 都道503号南で昼間最大38dB夜間最大39dBであった。

St.騒振6 多摩川右岸側市道では昼間及び夜間のいずれも30dB未満であった。

表 2-4 道路交通振動（ L_{10} ）の測定結果

調査期日：平成 29 年 9 月 29 日

単位：dB

時間帯	事後調査の結果						
	St.騒振 5	St.騒振 6	St.騒振 7	St.騒振 8	St.騒振 9	St.騒振 10	St.騒振 11 ^{注1)}
	国道 20 号 バイパス東	多摩川右 岸側市道	国道 20 号 バイパス 万願寺駅東	国道 20 号 バイパス西	都道 503 号 万願寺駅南	都立日野 高校脇	都道 503 号南
6:00～ 7:00	39	30 未満	41	34	39	30 未満	37
7:00～ 8:00	39	30 未満	38	35	40	30	39
8:00～ 9:00	39	30 未満	38	35	40	34	37
9:00～10:00	40	30 未満	41	35	39	41	38
10:00～11:00	40	30 未満	41	36	39	42	38
11:00～12:00	39	30 未満	40	35	39	43	38
12:00～13:00	39	30 未満	40	34	38	34	37
13:00～14:00	39	30 未満	40	35	38	40	38
14:00～15:00	39	30 未満	39	35	39	42	38
15:00～16:00	39	30 未満	39	34	39	42	37
16:00～17:00	39	30 未満	38	34	39	38	34
17:00～18:00	38	30 未満	37	33	39	30 未満	34
18:00～19:00	37	30 未満	36	33	38	30 未満	34
19:00～20:00	36	30 未満	36	32	36	30 未満	32
20:00～21:00	37	30 未満	36	31	35	30 未満	32
21:00～22:00	37	30 未満	35	31	34	30 未満	30
昼間最大	40	30 未満	41	36	40	43	38
夜間最大	39	30 未満	41	35	40	30	39

注1) 「St.騒振11」については測定中に機材故障があったため、10月3日(火)に「St.騒振11」の再調査を実施し、その結果を掲載している。

注2) 環境確保条例に基づく規制基準による時間区分は以下のとおりである。

- 第一種区域 昼間：8時～19時、夜間：19時～翌8時
St.騒振8、St.騒振10～St.騒振11、St.騒振13
- 第二種区域 昼間：8時～20時、夜間：20時～翌8時
St.騒振5～St.騒振7、St.騒振9、St.騒振12

(イ) クリーンセンター専用路使用開始後

調査地点における、クリーンセンター専用路使用開始後の道路交通振動レベル（時間率振動レベル L_{10} ）の調査結果は、表2-5に示すとおりである。

道路交通振動（時間率振動レベル L_{10} ）は、6～22時において、St.騒振5 国道20号バイパス東で昼間最大43dB夜間最大40dB、St.騒振7 国道20号バイパス万願寺駅東で昼間最大42dB夜間最大42dB、St.騒振8 国道20号バイパス西で昼間最大38dB夜間最大36dB、St.騒振9 都道503号万願寺駅南で昼間最大41dB夜間最大40dB、St.騒振10 都立日野高校脇で 昼間最大42dB夜間30dB未満、St.騒振11 都道503号南で昼間最大41dB夜間最大41dBであった。

表 2-5 道路交通振動（ L_{10} ）の測定結果

調査期日：平成 30 年 5 月 11 日

単位：dB

時間帯	事後調査の結果					
	St.騒振 5	St.騒振 7	St.騒振 8	St.騒振 9	St.騒振 10	St.騒振 11
	国道 20 号 バイパス東	国道 20 号 バイパス 万願寺駅東	国道 20 号 バイパス西	都道 503 号 万願寺駅南	都立日野 高校脇	都道 503 号南
6:00～7:00	40	42	36	40	30 未満	39
7:00～8:00	40	40	36	40	30 未満	41
8:00～9:00	40	40	36	41	31	41
9:00～10:00	41	42	37	40	41	41
10:00～11:00	42	41	38	40	39	41
11:00～12:00	42	41	36	40	41	40
12:00～13:00	41	41	36	39	30 未満	39
13:00～14:00	43	41	36	40	39	40
14:00～15:00	42	41	36	40	42	40
15:00～16:00	41	40	35	40	41	39
16:00～17:00	41	39	36	39	36	37
17:00～18:00	40	38	36	39	30 未満	38
18:00～19:00	39	37	34	38	30 未満	37
19:00～20:00	38	36	33	38	30 未満	36
20:00～21:00	37	37	32	36	30 未満	34
21:00～22:00	37	36	32	35	30 未満	34
昼間最大	43	42	38	41	42	41
夜間最大	40	42	36	40	30 未満	41

注) 環境確保条例に基づく規制基準による時間区分は以下のとおりである。

- 第一種区域 昼間：8時～19時、夜間：19時～翌8時
St.騒振8、St.騒振10～St.騒振11、St.騒振13
- 第二種区域 昼間：8時～20時、夜間：20時～翌8時
St.騒振5～7、St.騒振9、St.騒振12

②予測条件の状況

ア. 建設機械の稼働状況

建設機械の稼働状況及び配置は、表2-6、図2-3(1)～(2)及び写真2-2～2-3（76ページ）に示すとおりである。

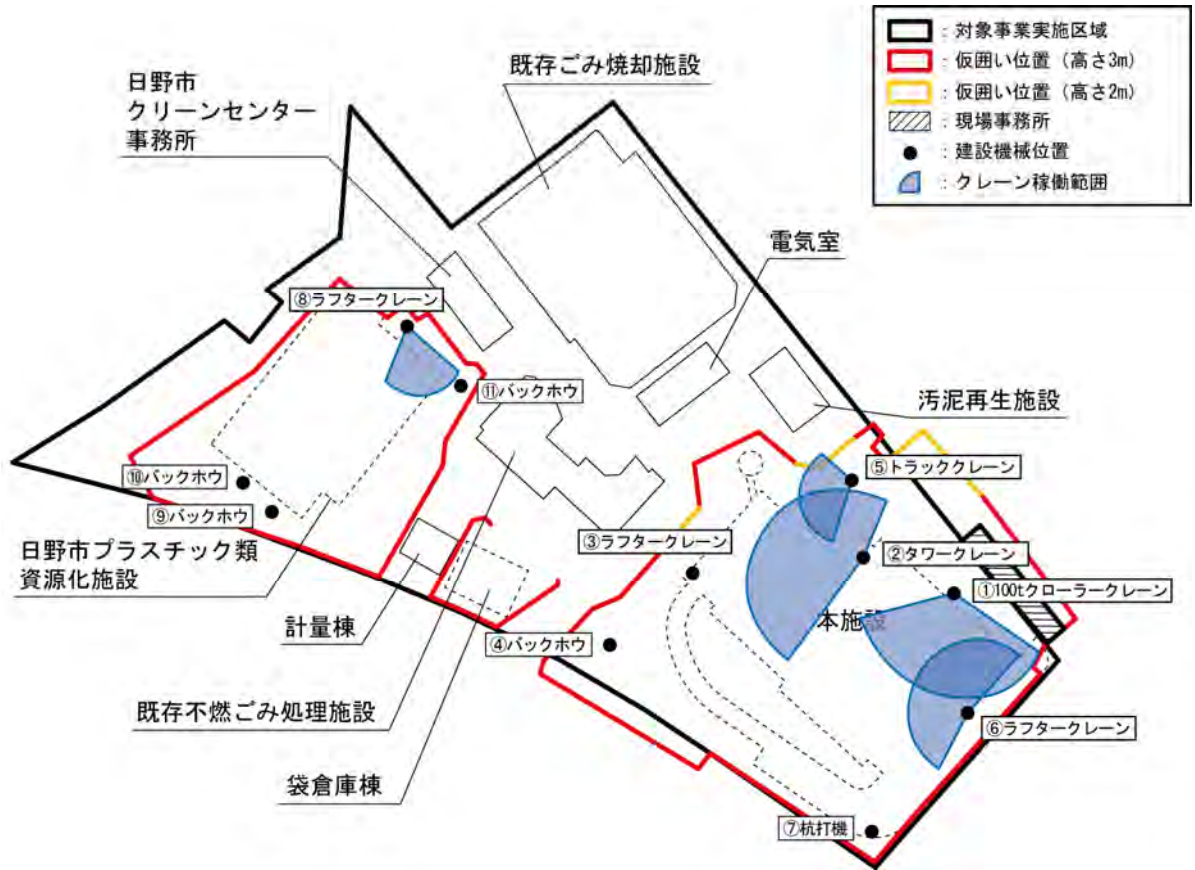


図 2-3(1) 建設機械の配置及び測定位置

表 2-6 建設機械の稼働状況

建設機械	規格	騒音対策	稼働時間														
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17				
本組合	① クローラクレーン	100t	低騒音		■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	
	② タワークレーン			■								■	■	■	■		
	③ ラフタークレーン	70t	低騒音														
	④ バックホウ	0.09m3	超低騒音		■												
	⑤ トラッククレーン	220t	低騒音		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	⑥ ラフタークレーン	80t	低騒音		■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	
	⑦ 杭打機		低騒音														
市町村	⑧ ラフタークレーン	25t	低騒音		■	■	■	■	■			■	■	■	■		
	⑨ バックホウ	0.80m3	超低騒音		■	■	■	■	■			■	■	■	■		
	⑩ バックホウ	0.50m3	超低騒音		■	■	■	■	■			■	■	■	■		
	⑪ バックホウ	0.11m3	超低騒音		■	■	■	■	■			■	■	■	■		

注) ■：稼働時間

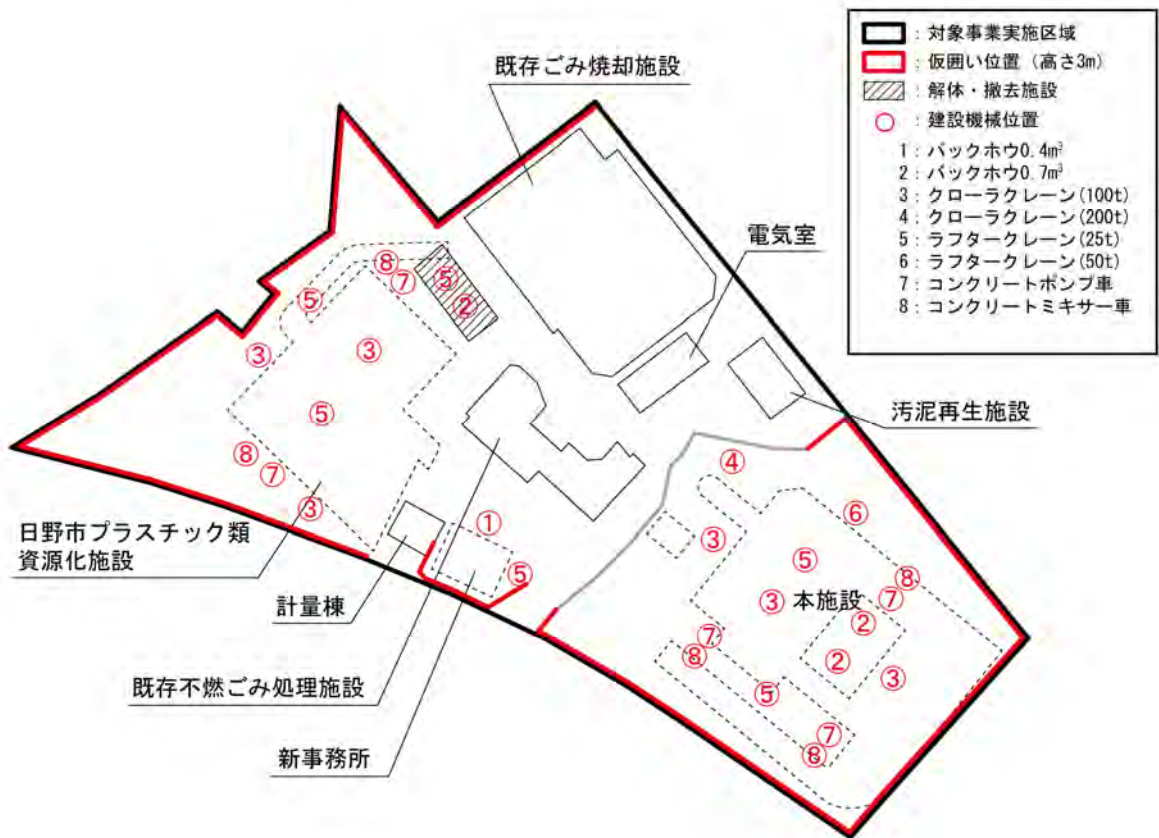


図 2-3(2) 建設機械の配置及び測定位置（評価書段階）
（土木工事、建築工事等：平成 30 年 7 月）

表 2-7 建設機械の稼働台数の比較

建設機械	規格	稼働台数（台）	
		事後調査時点	評価書時点
バックホウ	0.09～0.11m ³	2	
バックホウ	0.4～0.5m ³	1	1
バックホウ	0.7～0.8m ³	1	3
クローラクレーン	100t	1	6
クローラクレーン	200t		1
トラッククレーン	220t	1	
ラフタークレーン	25t	1	6
ラフタークレーン	50t		1
ラフタークレーン	70～80t	2	
タワークレーン		1	
杭打機		1	
コンクリートポンプ車			5
コンクリートミキサー車			5



写真 2-2 建設機械の稼働状況（建築工事）



写真 2-3 建設機械の稼働状況（土工事）

イ. 工事の施行中の状況

工事の施行中の状況のうち、仮囲いの設置状況については写真2-4(77ページ)に示すとおりである。

建設作業は、高さ2～3m程度の仮囲いで囲まれた建設予定地の中で行った。



写真 2-4 工事の施行中の状況（仮囲いの設置状況）

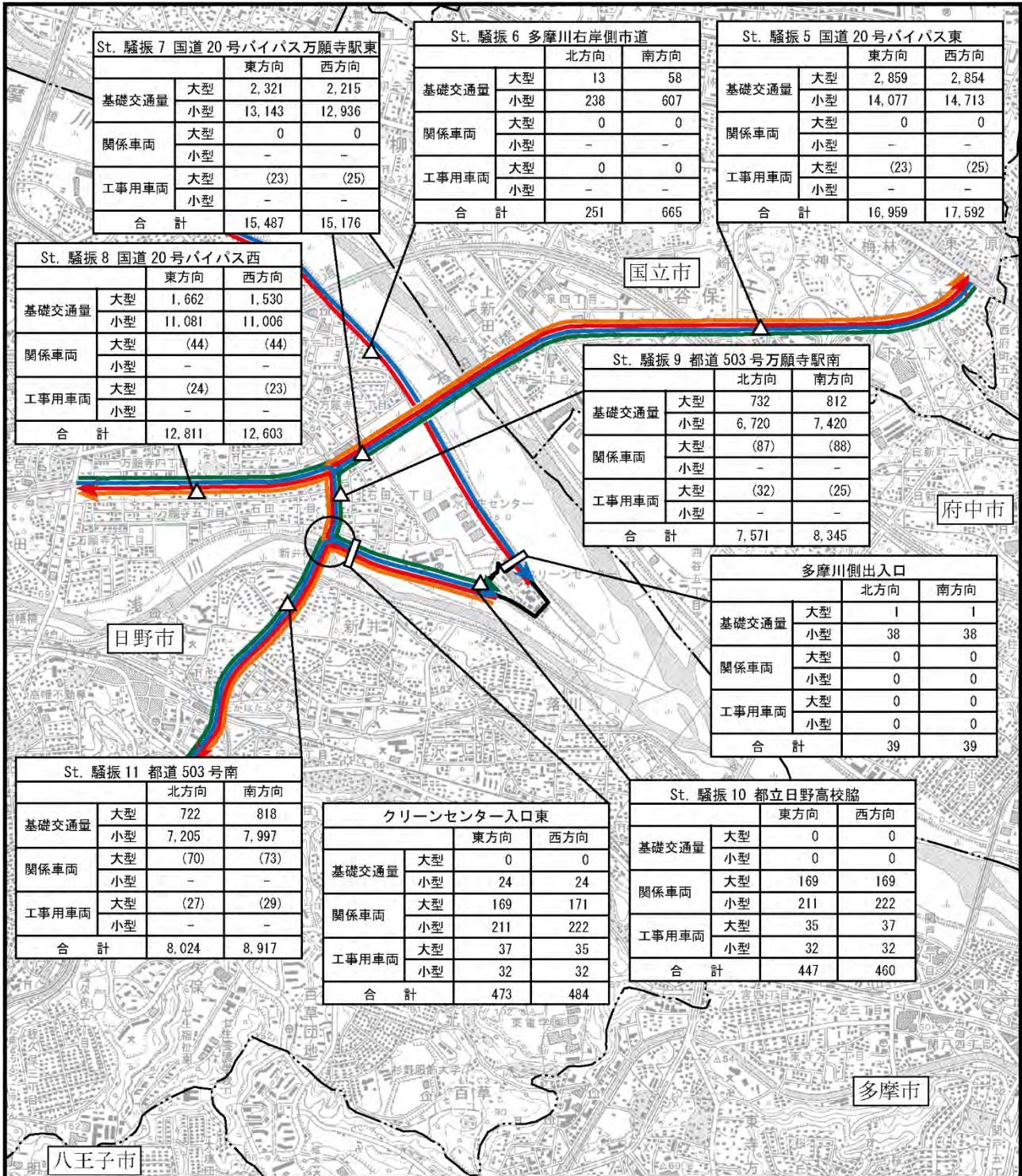
ウ. 自動車交通量

ア) クリーンセンター専用路使用開始前

工事の施行中のうち、クリーンセンター専用路使用開始前における自動車交通量の調査結果は図2-4（78ページ）及び資料編（資-15～資-23ページ）に示すとおりである。

工事用車両等の主な走行ルート沿道7地点（St.騒振5～St.騒振9）における断面交通量は、907台（St.騒振10）～34,551台（St.騒振5）であった。また、近傍の主要な交差点であるクリーンセンター入口では、東側の断面交通量で957台であり、「St.騒振5 都立日野高校脇」より約50台多い台数であった。また、多摩川側出入口の断面交通量は78台であったが、工事用車両の走行はなかった。関係車両（大型車）は最大で340台（クリーンセンター入口東）、工事用車両（大型車）は最大で72台（St.騒振10、都立日野高校脇、クリーンセンター入口東）であった。

評価書における予測条件は、図2-5（79ページ）に示すとおりである。St.騒振5において、基礎交通量の増加に伴い、断面交通量が予測条件より増加したが、その他の地点については、断面交通量及び工事用車両はいずれも予測条件を下回った。関係車両については、St.騒振10において概ね同程度の走行台数であり、その他の地点については予測条件を下回った。



凡 例

- : 対象事業実施区域
- : 市界
- △ □ : 事後調査地点
- (blue) : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート (入車方向)
- ← (red) : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート (出車方向)
- (green) : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート (入車方向)
- ← (orange) : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート (出車方向)

図 2-4 自動車交通量の調査結果

(クリーンセンター専用路使用開始前)

単位: 台/16時間

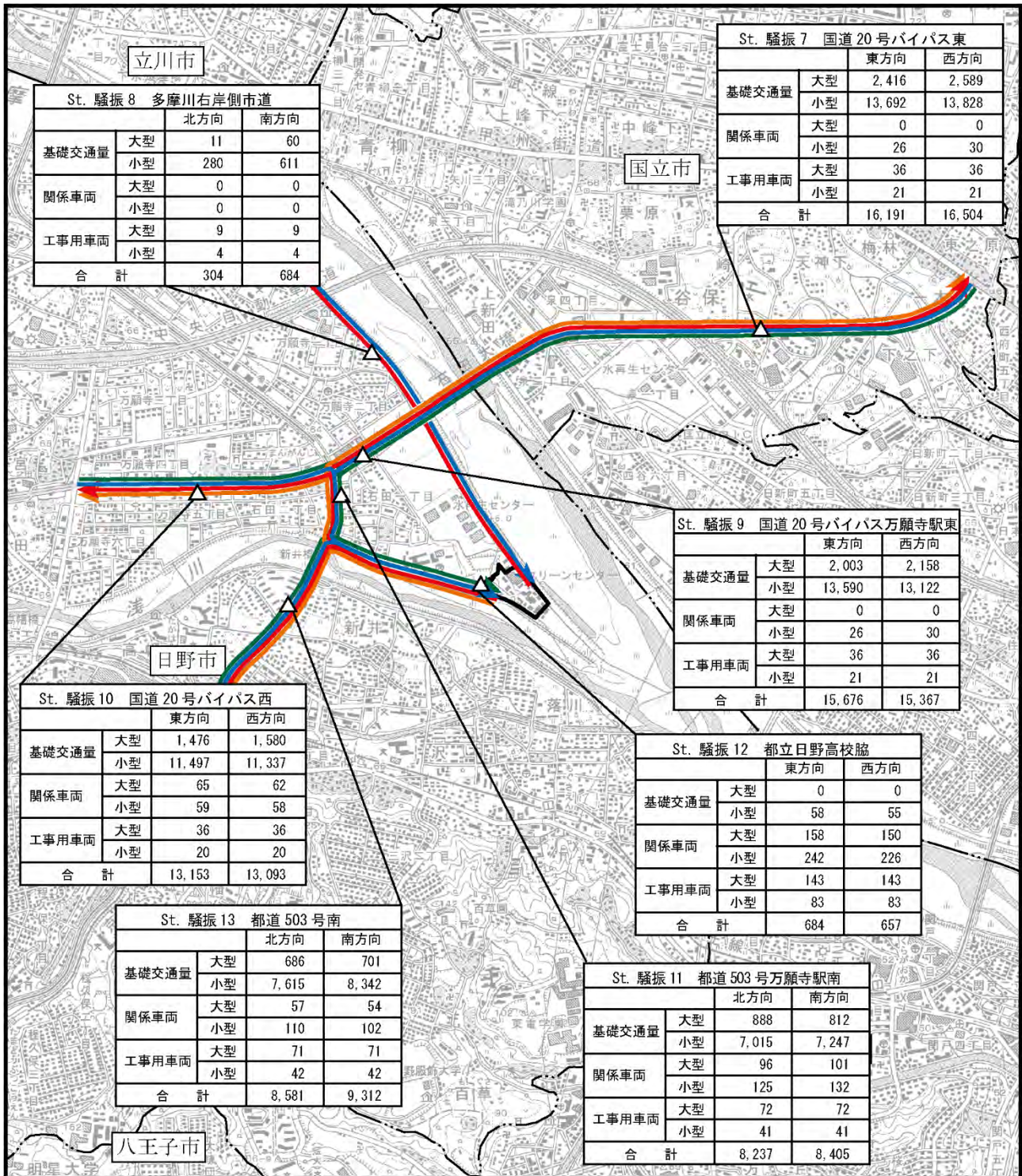
注1) 廃棄物運搬車両と工事用車両の小型車(通勤車両等)は、他の一般車両との区別が難しかったため、一般車両に含め、「-」と記載している。
 注2) 廃棄物運搬車両と工事用車両の大型車は、本事業以外の車両と区別が難しかったため、本事業以外の車両も含め、()内に台数を記載している。



1:25,000

0 0.5 1km

注3) この地図は、国土地理院発行の2万5千分1地形図「立川、武蔵府中」を使用したものである。

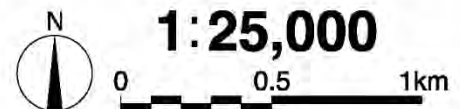


凡 例

- : 対象事業実施区域
- : 市界
- : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート(入車方向)
- ← : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート(出車方向)
- : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート(入車方向)
- ← : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート(出車方向)

図2-5 評価書における予測条件
(クリーンセンター専用路使用開始前)

単位：台/16時間



注) この地図は、国土地理院発行の2万5千分1地形図「立川、武蔵府中」を使用したものである。

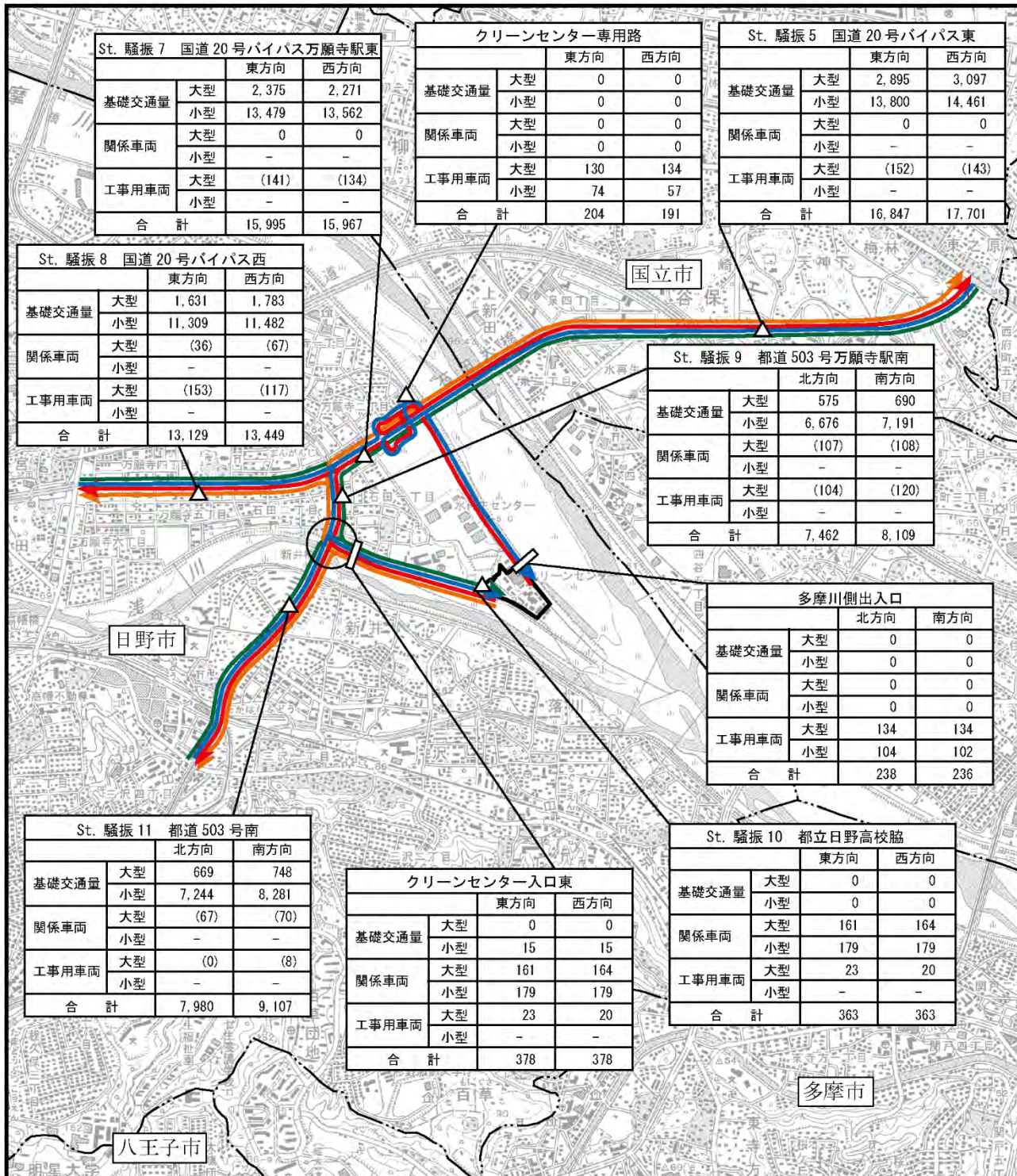
(白 紙)

イ) クリーンセンター専用路使用開始後

工事の施行中のうち、クリーンセンター専用路使用開始後における自動車交通量の調査結果は図2-6（82ページ）及び資料編（資-24～資-33ページ）に示すとおりである。

工事用車両等の主な走行ルート沿道6地点（St.騒振5、St.騒振7～11）における断面交通量の合計は、726台（St.騒振10）～34,548台（St.騒振6）であった。また、近傍の主要な交差点であるクリーンセンター入口東の断面交通量で756台であり、「St.騒振10 都立日野高校脇」より約30台多い台数であった。多摩川側出入口の断面交通量は474台であった。関係車両（大型車）は最大で325台（クリーンセンター入口東）、工事用車両（大型車）は最大で150台程度（St.騒振5、St.騒振8）であった。

評価書における予測条件は、図2-7（83ページ）に示すとおりである。工事用車両は、日野高校への配慮から、なるべく多摩川側ルートを使用している。そのため、St.騒振10及びSt.騒振11では予測条件より断面交通量で100台程度少なく、St.騒振5及びSt.騒振7では予測条件より断面交通量で100台程度多い台数であった。基礎交通量を含む断面交通量合計では、St.騒振5で予測条件より1,500台程度多い台数であった。St.騒振7及びSt.騒振8については予測条件と概ね同様の台数であり、St.騒振9、St.騒振10及びSt.騒振11については予測条件を下回る台数であった。



凡 例

- : 対象事業実施区域
- : 市界
- △ □ : 事後調査地点
- (青) : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート (入車方向)
- ← (赤) : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート (出車方向)
- (緑) : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート (入車方向)
- ← (橙) : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート (出車方向)

図 2-6 自動車交通量の調査結果

(クリーンセンター専用路使用開始後)

単位: 台/16時間

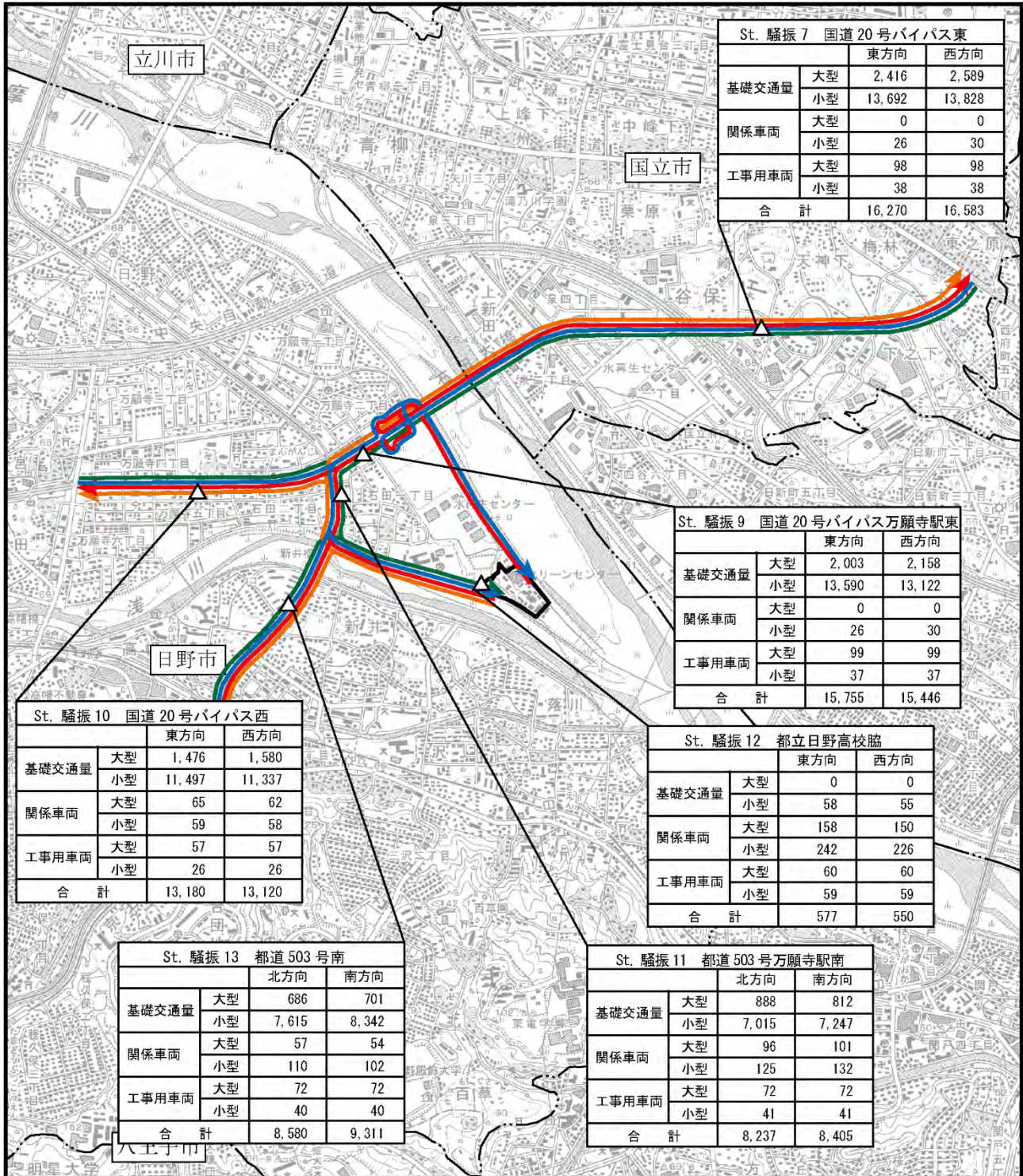
注1) 廃棄物運搬車両と工事用車両の小型車(通勤車両等)は、他の一般車両との区別が難しかったため、一般車両に含め、「-」と記載している。
 注2) 廃棄物運搬車両と工事用車両の大型車は、本事業以外の車両と区別が難しかったため、本事業以外の車両も含め、()内に台数を記載している。



1:25,000

0 0.5 1km

注3) この地図は、国土地理院発行の2万5千分1地形図「立川、武蔵府中」を使用したものである。

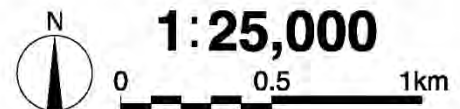


凡 例

- : 対象事業実施区域
- : 市界
- △ : 予測地点
- (青) : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート(入車方向)
- ← (赤) : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート(出車方向)
- (緑) : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート(入車方向)
- ← (橙) : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート(出車方向)

図 2-7 評価書における予測条件
(クリーンセンター専用路使用開始後)

単位：台/16時間



注) この地図は、国土地理院発行の2万5千分1地形図「立川、武蔵府中」を使用したものである。

③環境保全のための措置の実施状況

環境保全のための措置の実施状況は、表2-8に示すとおりである。

なお、今回の報告期間中、騒音・振動に係る苦情はなかった。

表 2-8 環境保全のための措置の実施状況

評価書の記載内容	実施状況
<ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両は、指定した走行ルートを守守する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・新規入場時教育において、走行ルート遵守の指導を行った。
<ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両は、規制速度を遵守する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・新規入場時教育において、各ルートの規制速度の遵守の指導を行った。
<ul style="list-style-type: none"> ・クリーンセンター専用路の制限速度は、20km/h 以下の計画とする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・クリーンセンター専用路の制限速度は、20km/h 以下とした（写真 2-5（85 ページ）参照）
<ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施に当たっては、対象事業実施区域周囲に高さ 3m の仮囲いを設置する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施に当たっては、対象事業実施区域周囲に高さ約 3m の仮囲いを設置した。（写真 2-6(1)～(4)（85～86 ページ）参照）
<ul style="list-style-type: none"> ・低騒音型の建設機械を使用する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の際は、低騒音型の建設機械を使用した。（写真 2-7(1)～(2)（86～87 ページ）参照）
<ul style="list-style-type: none"> ・建設機械は常に点検・整備を行い良好な状態で使用し、建設作業騒音及び振動の低減に努める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・新規入場時教育において、建設機械の毎日・毎週の点検・整備を指導し、良好な状態で使用させ、建設作業騒音及び振動の低減に努めた。
<ul style="list-style-type: none"> ・作業時間及び作業手順は、周辺に著しい影響を及ぼさないよう事前に工事工程を十分検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事スケジュールをほぼ毎週実施する工程会議で確認し、周辺に著しい影響を及ぼさないよう可能な限り事前に工事工程及び作業工程、作業時間を調整した。
<ul style="list-style-type: none"> ・出入口には、交通誘導員を配置するなどして安全性を確保する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両の出入口には、交通誘導員を配置し、安全性を確保した。（写真 2-8（87 ページ）参照）
<ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両の待機中のアイドリングストップ遵守、不必要な空ぶかしの禁止を施工者に指導し、運転者へ周知徹底する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・新規入場者教育や適宜、不要な空ぶかし防止や待機時のアイドリングストップの遵守を指導、徹底させた。
<ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両が周辺の一般道路で待機（路上駐車）することがないように、対象事業実施区域内に速やかに入場させる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両が周辺の一般道路で待機（路上駐車）することがないように、対象事業実施区域に速やかに入場させ、対象事業実施区域で待機させた。（写真 2-9（87 ページ）参照）
<ul style="list-style-type: none"> ・現状において、既に騒音の環境基準値を超過している「St.騒振 8 多摩川右岸側市道^{注1)}」付近については、工事用車両の走行台数の低減及び工事用車両の低速運転に努める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現状において、既に騒音の環境基準値を超過している「St.騒振 6 多摩川右岸側市道^{注1)}」付近については、工事用車両の走行自体を避けた。（前掲図 2-4（78 ページ）及び資料編表 2-1(2)（資-16 ページ）参照）
<ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両の走行による騒音の増分が大きい「St.騒振 15 北川原公園予定地（整備予定区域）」^{注2)}については、工事用車両の低速運転に努める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・クリーンセンター専用路の制限速度は、20km/h 以下とし、低速運転に努めた。（写真 2-5（85 ページ）参照）

注1) 事後調査では「St.騒振6 多摩川右岸側市道」としている。

注2) 本事後調査報告書では報告対象外であることから調査地点位置図に示していないが、「図2-6 自動車交通量の調査結果（クリーンセンター専用路使用開始後）」（82ページ）における「クリーンセンター専用路」と概ね同様の地点である。



写真 2-5 クリーンセンター専用路の制限速度



写真 2-6(1) 仮囲いの設置状況



写真 2-6(2) 仮囲いの設置状況



写真 2-6(3) 仮囲いの設置状況



写真 2-6(4) 仮囲いの設置状況



写真 2-7(1) 低騒音型の機械 (バックホウ ZAXIS120) (全景)



写真 2-7(2) 低騒音型の機械（バックホウ ZAXIS120）（拡大）



写真 2-8 交通誘導員の配置状況



写真 2-9 対象事業実施区域での車両の待機の状況

(2) 評価書の予測結果と事後調査の結果との比較検討

ア. 建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音

評価書の予測結果と事後調査の結果との比較は、表2-9に示すとおりである。建設作業騒音（ L_{A5} ）の調査結果は、最大で66dBであり、予測結果を下回った。

また、評価の指標である「環境確保条例」に基づく指定建設作業騒音の勧告基準（80dB）を下回った。

事後調査の結果が予測結果を下回った理由としては、以下の3点が考えられる。

（図2-8参照）

- ①日野市クリーンセンター事務所の解体工事がなくなり工事量が減少したこと
- ②日野市プラスチック類資源化施設等の工事が遅れ、本施設の工事のピーク（平成29年夏季～平成30年夏季）と日野市プラスチック類資源化施設等の工事ピーク（平成30年秋季～令和元年度秋季）が重ならなかったこと
- ③日野市プラスチック類資源化施設等と本施設の工事範囲においては、対象事業実施区域の内側に予測条件より多く仮囲いを設置したこと

表 2-9 建設作業騒音（ L_{A5} ）の予測結果と事後調査の結果との比較

単位：dB

調査地点	予測結果	事後調査の結果	評価の指標 ^{注)}
最大騒音レベル 出現地点（敷地境界）	78	66	80

注) 評価の指標は、「環境確保条例」に基づく指定建設作業騒音の勧告基準とした。

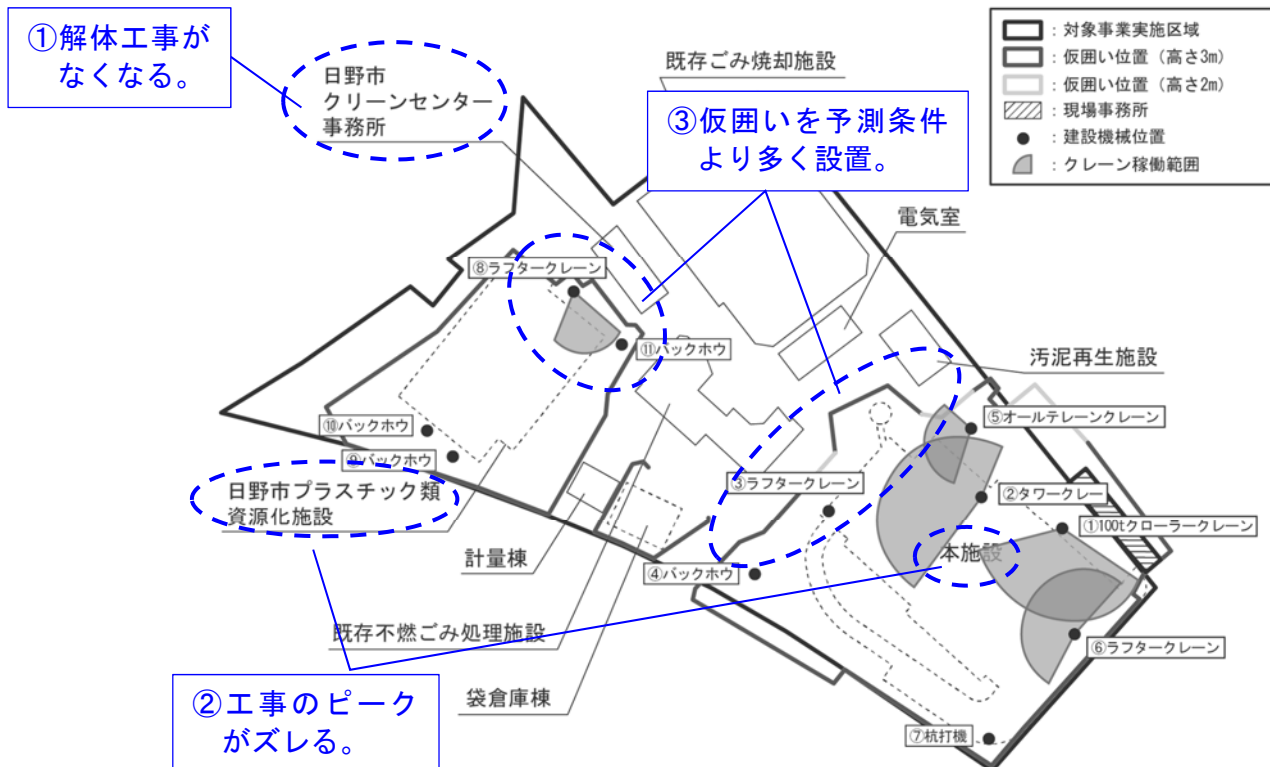


図 2-8 事後調査の結果が予測結果を下回った理由

イ. 工事用車両等の走行に伴う道路交通の騒音及び振動

ア) 工事用車両等の走行に伴う道路交通の騒音

(ア) クリーンセンター専用路使用開始前

評価書の予測結果と事後調査の結果との比較は、表2-10に示すとおりである。道路交通騒音（ L_{Aeq} ）の調査結果は、61dB（St.騒振6、St.騒振10）～72dB（St.騒振5）の範囲であり、概ね予測値と同程度の値であった。

「St.騒振6 多摩川右岸側市道」では、環境基準を上回ったが、工事用車両の走行はない。

「St.騒振5 国道20号バイパス東」では、予測結果及び環境基準をともに上回ったが、評価書における断面交通量は32,695台/16時間（うち工事用車両等は72台/16時間を想定）、調査期間における断面交通量は34,551台/16時間（うち工事用車両は48台/16時間）と評価書の時点と比べて6%程度（約1,900台）多くなっていたためと考えられる。

表 2-10 道路交通騒音（ L_{Aeq} ）の予測結果と事後調査の結果との比較
（クリーンセンター専用路使用開始前）

単位：dB

調査地点	時間区分	方向	予測結果 ^{注1)}	事後調査の結果 ^{注1)}	評価の指標 ^{注2)}
St.騒振 5 国道 20 号バイパス東	昼間	南側	70	72	70
St.騒振 6 多摩川右岸側市道		西側	63	61	60
St.騒振 7 国道 20 号バイパス万願寺駅東		南側	71	70	70
St.騒振 8 国道 20 号バイパス西		南側	69	70	70
St.騒振 9 都道 503 号万願寺駅南		東側	68	66	70
St.騒振 10 都立日野高校脇		北側	63	61	65
St.騒振 11 都道 503 号南		西側	69	68	70

注1) 予測結果及び事後調査の結果は、昼間の時間区分における各1時間帯の騒音レベルをエネルギー平均したものである。

注2) 評価の指標は、「環境基本法」に基づく「環境基準」とした。

注3) 環境基準（幹線道路近接空間に関する特例）による時間区分は次のとおりである。昼間：6:00～22:00

(イ) クリーンセンター専用路使用開始後

評価書の予測結果と事後調査の結果との比較は、表2-11に示すとおりである。道路交通騒音（ L_{Aeq} ）の調査結果は、59dB（St.騒振10）～71dB（St.騒振5）の範囲であり、概ね予測値と同程度の値であった。

「St.騒振5 国道20号バイパス東」では、予測結果及び環境基準をともに上回ったが、評価書における断面交通量は32,853台/16時間（うち工事用車両等は272台/16時間を想定）、調査期間における断面交通量は34,548台/16時間（うち工事用車両は295台程度/16時間）と評価書の時点と比べて5%程度（うち工事用車両のみでは8%程度）多くなっていたためと考えられる。

表 2-11 道路交通騒音（ L_{Aeq} ）の予測結果と事後調査の結果との比較
（クリーンセンター専用路使用開始後）

単位：dB

調査地点	時間区分	方向	予測結果 ^{注1)}	事後調査の結果 ^{注1)}	評価の指標 ^{注2)}
St.騒振 5 国道 20 号バイパス東	昼間	南側	70	71	70
St.騒振 7 国道 20 号バイパス万願寺駅東		南側	71	69	70
St.騒振 8 国道 20 号バイパス西		南側	69	70	70
St.騒振 9 都道 503 号万願寺駅南		東側	68	66	70
St.騒振 10 都立日野高校脇		北側	62	59	65
St.騒振 11 都道 503 号南		西側	69	68	70

注1) 予測結果及び事後調査の結果は、昼間の時間区分における各1時間帯の騒音レベルをエネルギー平均したものである。

注2) 評価の指標は、「環境基本法」に基づく「環境基準」とした。

注3) 環境基準（幹線道路近接空間に関する特例）による時間区分は次のとおりである。昼間：6:00～22:00

イ) 工事用車両等の走行に伴う道路交通の振動

(ア) クリーンセンター専用路使用開始前

評価書の予測結果と事後調査の結果との比較は、表2-12に示すとおりである。

道路交通振動（L₁₀）の調査結果は、昼間で30dB未満（St.騒振6）～43dB（St.騒振10）、夜間で30dB未満（St.騒振10）～41dB（St.騒振7）の範囲であり、いずれの調査地点においても評価の指標である「環境確保条例」に基づく「日常生活等に適用する規制基準」を下回った。

事後調査の結果は、概ね予測値と同程度の値であった。

表 2-12 道路交通振動（L₁₀）の予測結果と事後調査の結果との比較

単位：dB

調査地点	時間区分	方向	予測結果 ^{注1)}	事後調査の結果 ^{注1)}	評価の指標 ^{注2)}
St.騒振 5 国道 20 号バイパス東	昼間	南側	39	40	65
	夜間	南側	38	39	60
St.騒振 6 多摩川右岸側市道	昼間	西側	34	30 未満	60
	夜間	西側	33	30 未満	55
St.騒振 7 国道 20 号バイパス 万願寺駅東	昼間	南側	40	41	65
	夜間	南側	41	41	60
St.騒振 8 国道 20 号バイパス西	昼間	南側	36	36	60
	夜間	南側	36	35	55
St.騒振 9 都道 503 号万願寺駅南	昼間	東側	42	40	60
	夜間	東側	42	40	55
St.騒振 10 都立日野高校脇	昼間	北側	46	43	65
	夜間	北側	30 未満	30	60
St.騒振 11 都道 503 号南	昼間	西側	40	38	60
	夜間	西側	39	39	55

注1) 予測結果及び事後調査の結果は、昼夜の時間区分における各1時間帯の振動レベルの最大値を示す。

注2) 評価の指標は、「環境確保条例」に基づく「日常生活等に適用する規制基準」とした。

注3) 環境確保条例に基づく規制基準による時間区分は以下のとおりである。

第一種区域 昼間：8時～19時、夜間：19時～翌8時

St.騒振8、St.騒振10～St.騒振11、St.騒振13

第二種区域 昼間：8時～20時、夜間：20時～翌8時

St.騒振7、St.騒振9、St.騒振12

(イ) クリーンセンター専用路使用開始後

評価書の予測結果と事後調査の結果との比較は、表2-13に示すとおりである。

道路交通振動（L₁₀）の調査結果は、昼間で38dB（St.騒振8）～43dB（St.騒振5）、夜間で30dB未満（St.騒振10）～42dB（St.騒振7）の範囲であり、いずれの調査地点においても評価の指標である「環境確保条例」に基づく「日常生活等に適用する規制基準」を下回った。

また、事後調査の結果は、概ね予測値と同程度の値であったが、「St.騒振5 国道20号バイパス東」では、予測結果よりも4dB増加した。評価書における断面交通量は32,853台/16時間（うち工事用車両は272台/16時間を想定）、調査期間における断面交通量は34,548台/16時間（うち工事用車両は295台程度（本事業以外の車両含む）/16時間）と評価書の時点と比べて5%程度多くなっていたためと考えられる。

表 2-13 道路交通振動（L₁₀）の予測結果と事後調査の結果との比較

単位：dB

調査地点	時間区分	方向	予測結果 ^{注1)}	事後調査の結果 ^{注1)}	評価の指標 ^{注2)}
St.騒振 5 国道 20 号バイパス東	昼間	南側	39	43	65
	夜間	南側	38	40	60
St.騒振 7 国道 20 号バイパス 万願寺駅東	昼間	南側	41	42	65
	夜間	南側	41	42	60
St.騒振 8 国道 20 号バイパス西	昼間	南側	36	38	60
	夜間	南側	36	36	55
St.騒振 9 都道 503 号万願寺駅南	昼間	東側	42	41	60
	夜間	東側	42	40	55
St.騒振 10 都立日野高校脇	昼間	北側	45	42	65
	夜間	北側	30 未満	30 未満	60
St.騒振 11 都道 503 号南	昼間	西側	40	41	60
	夜間	西側	40	41	55

注1) 予測結果及び事後調査の結果は、昼夜の時間区分における各1時間帯の振動レベルの最大値を示す。

注2) 評価の指標は、「環境確保条例」に基づく「日常生活等に適用する規制基準」とした。

注3) 環境確保条例に基づく規制基準による時間区分は以下のとおりである。

第一種区域 昼間：8時～19時、夜間：19時～翌8時

St.騒振8、St.騒振10～St.騒振11、St.騒振13

第二種区域 昼間：8時～20時、夜間：20時～翌8時

St.騒振7、St.騒振9、St.騒振12