

## 4.3 振動

### 4.3.1 調査

#### 1) 調査内容

建設予定地及び周辺地域で、振動レベルの現況の特性を把握するための調査を実施した。調査項目及び内容を表 4.3.1-1 に示す。調査地点は前述の騒音と同様とした。

表 4.3.1-1 振動の調査項目及び内容

調査項目		調査方法	調査時期	調査地点
一般環境	振動レベル (時間率振動レベル)	JIS Z 8735「振動レベルの測定方法」に定める方法	平成 25 年 11 月 28 日 8:00~29 日 8:00	1 地点： No. 1 地点 建設予定地 (図 4.2.1-1 参照)
沿道環境				地盤卓越振動数

#### 2) 調査方法

振動の調査方法は、「振動規制法施行規則(昭和 51 年 11 月 10 日 総令第 58 号)」に基づき行い、具体的な測定方法は、日本工業規格 Z 8735「振動レベル測定方法」に準じた。各調査地点においてはピックアップを各地点の固い地盤上に設置し、振動感覚補正回路を鉛直方向、1 秒間隔で振動レベルを振動計の内蔵メモリーに記録した。各時間区分における時間率振動レベル(L10)を毎正時より 1 時間の値の算術平均によって求めた。

地盤卓越振動数は、大型車の単独走行 10 台の振動加速度レベルを測定器の持つ演算機能を利用して周波数分析を行った。

### 3) 調査結果

#### (1) 一般環境

建設予定地における調査結果一覧を表 4.3.1-2 に示す。

建設予定地及びその周辺地域は和歌山県公害防止条例施行規則第7条に基づく第1類区域に該当する。第1類区域の基準値と比較すると、各地点、昼間、夜間ともに排出基準を満足していた。

表 4.3.1-2 振動（一般環境）調査結果一覧

単位：dB

調査地点	時間区分	振動レベル ( $L_{10}$ )	備 考	
			振動に係る 排出基準	区分
No.1 地点 建設予定地	昼間 (8時～20時)	<30	60	第1類区域
	夜間 (20時～8時)	<30	55	

注1) 時間区分の全ての時間で「<30」の場合は「<30」とし、一部の時間帯が「<30」の場合は「<30」を30dBとして算出した。

注2) 測定下限値 (30dB) 未満の値については「<30」と示す。

注3) 和歌山県公害防止条例施行規則第7条に基づく第1類区域に該当する。

## (2) 沿道環境

沿道環境の調査結果一覧を表 4.3.1-3 に示した。

No.2 地点 坊ヶ谷口は、振動規制法対象外であるが、参考として「第1種区域」の基準値と比較すると、昼間、夜間ともに振動規制法に基づく要請限度を満足していた。

また、No.3 地点 市道明洋団地古町線は、振動規制法に基づく第1種区域に該当し、昼間、夜間ともに振動規制法に基づく要請限度を満足していた。

表 4.3.1-3 振動（沿道環境）調査結果一覧

単位：dB

調査地点	時間区分	振動レベル ( $L_{10}$ )	備 考	
			要請限度	区分
No.2 地点 坊ヶ谷口	昼間 (8時～20時)	30	60	第1種区域 (参考)
	夜間 (20時～8時)	<30	55	
No.3 地点 市道明洋団地古 町線	昼間 (8時～20時)	<30	60	第1種区域
	夜間 (20時～8時)	<30	55	

注1) 時間区分の全ての時間で「<30」の場合は「<30」とし、一部の時間帯が「<30」の場合は「<30」を30dBとして算出した。

注2) 測定下限値 (30dB) 未満の値については「<30」と示す。

注3) 時間区分の昼間は8～19時、夜間は19時～翌8時を示す。

注4) 要請限度について、No.2 地点 坊ヶ谷口は、振動規制法の対象外の地域であるが参考値として示す。No.3 地点 市道明洋団地古町線は振動規制法に基づく第1種区域に該当する。

### (3) 地盤卓越振動数

地盤卓越振動数の調査結果は、表 4.3.1-4、図 4.3.1-2 に示すとおり、No.2 地点 坊ヶ谷口で 11.5Hz、No.3 地点 市道明洋団地古町線で、28.3Hz であった。

なお、「道路環境整備マニュアル」((社) 日本道路協会 平成元年)によると、地盤卓越振動数が 15Hz 以下の地盤は軟弱地盤とされている。

表 4.3.1-4 地盤卓越振動数の調査結果

単位：Hz

地点	地盤卓越振動数
No.2 地点 坊ヶ谷口	11.3
No.3 地点 市道明洋団地古町線	28.3

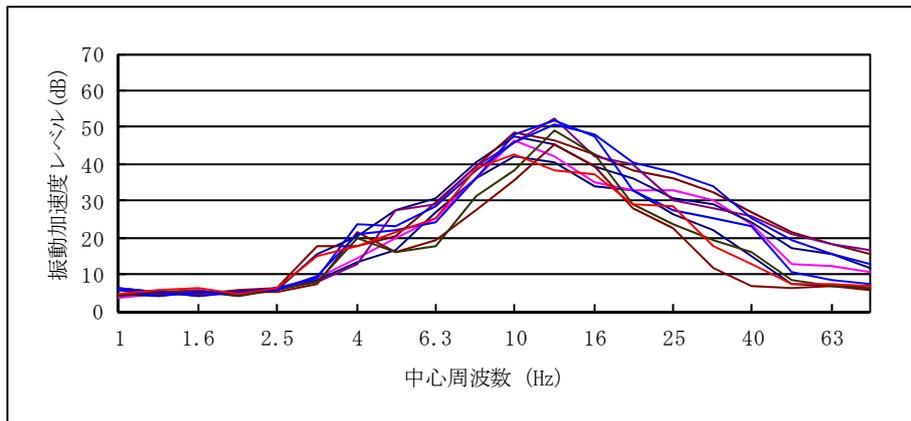


図 4.3.1-2 (1/2) 地盤卓越振動数 (No.2 地点 坊ヶ谷口)

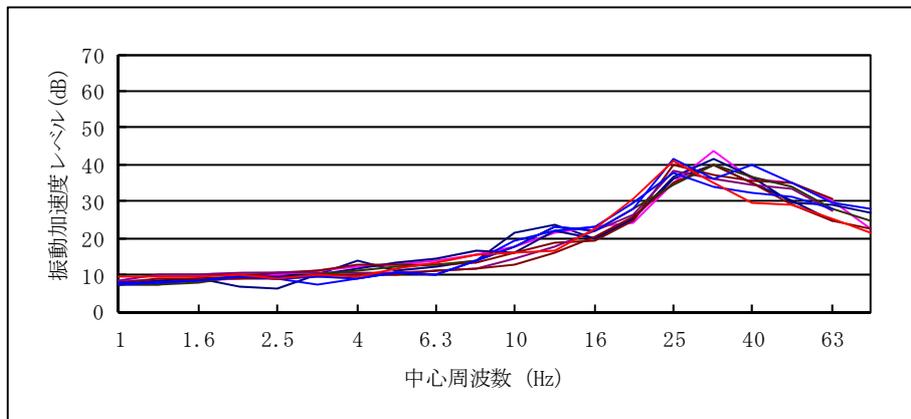


図 4.3.1-2 (2/2) 地盤卓越振動数 (No.3 地点 市道明洋団地古町線)

#### 4.3.2 予測

##### 1) 予測項目

予測項目を表 4.3.2-1 に示す。

表 4.3.2-1 振動に係る予測項目

段階	影響要因	予測項目
工事の実施	建設機械の稼働	建設機械振動
	工事車両の走行	工事車両振動
土地又は 工作物の存在 及び供用	施設(浸出水処理施設)の稼働	施設稼働振動
	埋立作業	埋立作業振動

##### 2) 予測地域及び予測地点

予測地域及び予測地点は「4.2 騒音」と同様とした(図 4.2.2-1(p.9 参照))。

##### 3) 予測対象時期等

###### (1) 工事の実施時

###### ① 建設機械の稼働

予測対象時期は、建設機械の稼働が最盛期となる工事開始後 17 か月目とした(資料編 7. 参照)。

###### ② 工事車両の走行

工事車両の走行による影響が最大となる時期とした(資料編 7. 参照)。

(ただし、No. 4 地点(坊ヶ谷口)では調整池・雨水排水工事に係わる車両が通行する時期を対象とした。

###### (2) 土地又は工作物の存在及び供用時

###### ① 施設の稼働

予測対象時期は、施設が定常的に稼働する時点とした。

###### ② 埋立作業

予測対象時期は、施設の稼働と同様の施設が定常的に稼働する時点とした。

4) 予測方法

(1) 工事の実施時

① 建設機械の稼働

建設機械の稼働に関する予測手法は、「道路環境影響評価の技術手法平成 24 年度版」（国土交通省国土技術政策総合研究所）によるものとした。

ア 予測式

振動レベルの予測式を以下に示す。

$$L(r) = L(r_0) - 15 \log_{10}(r / r_0) - 8.68 \alpha (r - r_0)$$

ここで、

$L(r)$  : 予測点の振動レベル (dB)

$L(r_0)$  : 基準点の振動レベル (dB)

$r$  : ユニットの稼働位置から予測点までの距離 (m)

$r_0$  : ユニットの稼働位置から基準点までの距離 (5m)

$\alpha$  : 内部減衰係数

また、予測地点の合成振動レベル  $L$  は、ユニット毎の振動レベル  $L(r)$  を以下の式により重合して求めた。

$$L = 10 \log(10^{L(r_1)/10} + 10^{L(r_2)/10} + \dots + 10^{L(r_n)/10})$$

イ 予測条件の設定

ア) ユニット等の基準点振動レベル

予測計算においては、工種毎にユニット等を設定する必要があることから、工種毎に稼働する建設機械及び作業内容からユニット等の種類及びユニット等の数をあてはめた。

工事中において、各ユニット等から発生する振動レベルが最も大きくなる時期における工種毎のユニット等を表 4.3.2-2 に示すとおり設定した。また、各建設機械の配置は図 4.2.2-3 に示すとおりとした。

表 4.3.2-2 ユニット等の基準点振動レベル

工種	ユニット等の区分	基準点振動レベル (dB)	基準点までの距離 (m)
造成工事	土砂掘削	53	5
土木建築・プラント工事	土砂掘削	53	5
	法面整形	53	5
	場所打杭工	63	5

資料：「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版」（2007 年 9 月 10 日 （財）道路環境研究所）

イ) 現況振動レベル

現況振動レベルは、現地調査結果より昼間(8～19時)の振動レベルを用いた(表4.3.2-3参照)。

表 4.3.2-3 現況振動レベル

単位：dB

調査地点	時間区分	振動レベル (L10)
No.1地点 (敷地境界)	昼間	<30
No.2地点 (坊ヶ谷口)	昼間	30

注)時間区分 昼間は8～20時を示す。

② 工事車両の走行

工事車両の走行は、「一般車両」のみが走行した場合の振動レベルと「一般車両+工事車両」が走行した場合の振動レベルの差を「工事車両」の走行による振動レベルの増加量として予測した。

ア 予測式

道路交通振動に関する予測は、「道路環境影響評価の技術手法平成24年度版」(国土交通省国土技術政策総合研究所)に示されている提案式「振動レベルの80%レンジの上端値を予測するための式」によるものとする。

$$L_{10} = L_{10}^* + \Delta L$$

$$\Delta L = a \log_{10} (\log_{10} Q') - a \log_{10} (\log_{10} Q)$$

ここで、

$L_{10}$  : 振動レベルの80%レンジの上端値の予測値(dB)

$L_{10}^*$  : 現況振動レベル(dB)

$Q'$  : 工事中の交通量に相当する等価交通量(台/500秒/車線)

$$Q' = 500 / 3600 \times 1 / M \times (N_L + K N_H)$$

(予測式の適用範囲：等価交通量10～1,000(台/500秒/車線))

$N_L$  : 将来小型車時間交通量(台/時)

$N_H$  : 将来大型車時間交通量(台/時)

$K$  : 大型車の小型車への変換係数(=13(走行速度100km/h以下の場合))

$M$  : 予測道路の上下線合計の車線数

$Q$  : 現況の交通量に相当する等価交通量(台/500秒/車線)

イ 予測条件の設定

ア) 道路構造

「4.1 大気質」の「工事車両の走行」と同様とした(p. 4. 1-28 参照)。

イ) 交通条件

「4.1 大気質」の「工事車両の走行」と同様とした(p. 4. 1-28 参照)。

(2) 土地又は工作物の存在及び供用時

① 施設（浸出水処理施設）の稼働

施設（浸出水処理施設）の稼働は、施設の発生振動レベルを設定し、予測地点での合成振動レベルを予測した。

ア 予測式

予測式は「建設機械の稼働」と同様とした(p. 4. 3-6 参照)。

イ 予測条件の設定

ア) 基準点振動レベル

予測は、施設（浸出水処理施設）の稼働が定常化した時点で稼働する各設備機器のうち、特に振動の発生源として抽出した主要振動発生源となる機器類を対象とした。主要振動発生源の基準点振動レベルは、メーカー資料を参考に表 4. 3. 2-4 に示すとおりである。また、各機械設備の配置は図 4. 2. 2-6 に示すとおりとした。

表 4. 3. 2-4 施設内設置設備の振動レベル

階数	部屋名	機器名	台数	基準点振動レベル (dB)	基準点までの距離 (m)
1	浸出水処理施設内 (ブロワ室)	① ブロワ	3	75	1
		② コンプレッサ	1	55	1

イ) 現況振動レベル

現況振動レベルは、現地調査結果より昼間(8～20時)、夜間(20～8時)の振動レベル(L<sub>10</sub>)を用いた(表 4. 3. 2-5 参照)。

表 4. 3. 2-5 現況振動レベル

単位：dB

調査地点	時間区分	振動レベル (L <sub>10</sub> )
No. 1地点 (敷地境界)	昼間	<30
	夜間	<30
No. 2地点 (坊ヶ谷口)	昼間	30
	夜間	<30

注)時間区分の昼間は8～20時、夜間は20時～翌8時を示す。

② 埋立作業

ア 予測式

建設機械の稼働と同様とした。

イ 予測条件の設定

ア) ユニット等の基準点振動レベル

埋立作業に係るユニット等を表 4.3.2-6 に示すとおり設定した。

表 4.3.2-6 ユニット等の基準点振動レベル

工種	ユニット等の区分	基準点振動レベル (dB)	基準点までの距離 (m)
土木建築・プラント工事	法面整形	53	5

資料：「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版」(2007 年 9 月 10 日 (財) 道路環境研究所)

イ) 現況振動レベル

現況振動レベルは、現地調査結果より昼間(8~19時)の振動レベルを用いた(表 4.3.2-7 参照)。

表 4.3.2-7 現況振動レベル

単位：dB

調査地点	時間区分	振動レベル (L10)
No. 2地点 (坊ヶ谷口)	昼間	30

注) 時間区分 昼間は8~20時を示す。

5) 予測結果

(1) 工事の実施時

① 建設機械の稼働

建設機械の稼働の予測結果を表 4.2.2-8 に示す。

工事中の振動レベルは、No.1 地点（敷地境界）で 48dB、No.2 地点（坊ヶ谷口）で 30dB と予測された。

表 4.3.2-8 建設機械の稼働の予測結果

単位：dB

予測地点	ピーク時(L <sub>10</sub> )		
	寄与振動レベル	現況振動レベル	工事中の振動レベル
No.1地点（敷地境界）	48	<30	48
No.2地点（坊ヶ谷口）	<30	30	30

② 工事車両の走行

工事車両の走行の予測結果を表 4.3.2-9 に示す。

工事車両の走行による振動レベル（昼間平均）は、No.2 地点（坊ヶ谷口）で 32 dB、No.3 地点（市道明洋団地古町線）で 31dB と予測された。

表 4.3.2-9(1/2) 工事車両の走行の予測結果 (No.2 地点 (坊ヶ谷口))

単位：dB

時間帯	一般車両 (現況値)	増加量	一般車両+ 工事車両 (予測値)	
昼間	8~9時	31	1.8	32
	9~10時	<30	6.2	36
	10~11時	<30	2.1	32
	11~12時	<30	1.0	31
	12~13時	30	1.1	32
	13~14時	<30	0.0	<30
	14~15時	<30	3.2	33
	15~16時	<30	1.6	32
	16~17時	<30	2.0	32
	17~18時	33	3.1	36
	18~19時	30	0.6	31
夜間	19~20時	<30	0.0	<30
	20~21時	<30	0.0	<30
	21~22時	<30	0.0	<30
	22~23時	<30	0.0	<30
	23~0時	<30	0.0	<30
	0~1時	<30	0.0	<30
	1~2時	<30	0.0	<30
	2~3時	<30	0.0	<30
	3~4時	<30	0.0	<30
	4~5時	<30	0.0	<30
5~6時	<30	0.0	<30	
6~7時	<30	0.0	<30	
7~8時	<30	0.8	31	
昼間平均	30	-	32	
夜間平均	<30	-	30	

注) 一般車両（現況値）：現地調査における測定結果

増加量：「一般車両+工事用車両」の予測値-「一般車両」の現況値

一般車両+工事用車両（予測値）：一般車両（現況値）+増

平均の算出にあたっては、「<30」を「30」として計算した。

表 4.3.2-9(2/2) 工事車両の走行の予測結果 (No.3 地点 (市道明洋団地古町線))

単位：dB

時間帯	一般車両 (現況値)	増加量	一般車両+ 工事車両 (予測値)
昼間	8～9時	<30	31
	9～10時	<30	31
	10～11時	<30	31
	11～12時	<30	31
	12～13時	<30	<30
	13～14時	<30	32
	14～15時	<30	31
	15～16時	<30	32
	16～17時	<30	31
	17～18時	<30	31
	18～19時	<30	30
	19～20時	<30	<30
夜間	20～21時	<30	<30
	21～22時	<30	<30
	22～23時	<30	<30
	23～0時	<30	<30
	0～1時	<30	<30
	1～2時	<30	<30
	2～3時	<30	<30
	3～4時	<30	<30
	4～5時	<30	<30
	5～6時	<30	<30
6～7時	<30	<30	
7～8時	<30	<30	
昼間平均	<30	-	31
夜間平均	<30	-	30

注) 一般車両 (現況値) : 現地調査における測定結果

増加量 : 「一般車両+工事用車両」の予測値-「一般車両」の現況値

一般車両+工事用車両 (予測値) : 一般車両 (現況値) +増

平均の算出にあたっては、「<30」を「30」として計算した。

(2) 土地又は工作物の存在及び供用時

① 施設（浸出水処理施設）の稼働

施設（浸出水処理施設）の稼働の予測結果を表 4.3.2-10 に示す。

寄与振動レベルは No.1 地点（敷地境界）で 52dB、No.2 地点（坊ヶ谷口）で <30dB となった。

表 4.3.2-10 施設（浸出水処理施設）の稼働の予測結果

単位：dB

予測地点	時間区分	寄与振動 レベル	現況振動 レベル	
			現況振動 レベル	稼働時の 振動レベル
No.1地点（敷地境界）	昼間	52	<30	52
	夜間		<30	52
No.2地点（坊ヶ谷口）	昼間	<30	30	30
	夜間		<30	<30

② 埋立作業

埋立作業による予測結果は表 4.3.2-11 に示すとおり、No.2 地点（坊ヶ谷口）で 30dB と予測された。

表 4.3.2-11 埋立作業による予測結果

単位：dB

予測地点	ピーク時(L <sub>10</sub> )		
	寄与振動 レベル	現況振動 レベル	埋立作業時の 振動レベル
No.2地点（坊ヶ谷口）	<30	30	30

### 4.3.3 影響の分析

#### 1) 影響の分析方法

影響の分析は、振動の影響が事業者の実行可能な範囲で回避又は低減されているものであるか否かについて見解を明らかにし、かつ、国、県等による環境の保全の観点からの施策によって示されている基準又は目標が示されている場合は、この基準又は目標と予測結果との間に整合性について検討する。

環境保全目標は、「周辺住民の日常生活に支障を生じさせないこと」とし、表 4.3.3-1 に示す基準値及び目標値と比較した。

表 4.3.3-1 振動に係る環境保全目標

段階	影響要因	環境保全目標		
工事の実施時	建設機械の稼働	No.1地点（敷地境界） 振動規制法に基づく「特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準」（建設予定地には適用されない）	昼間：7時～19時	（建設予定地） 規制基準 昼間：75dB以下 注）1
		No.2地点（坊ヶ谷口） 振動については「環境基準」が定められていないことから、現況に著しい影響を及ぼさないこととする。	—	現況に著しい影響を及ぼさないこと
	工事車両の走行	No.2地点（坊ヶ谷口） 適用される基準が定められていないことから、現況に著しい影響を及ぼさないこととする。 No.3地点（市道明洋古町線） 振動規制法に基づく第1種区域に該当することから昼間に係る要請限度とする。	昼間：6時～22時	No.2地点（坊ヶ谷口） 現況に著しい影響を及ぼさないこと No.3地点（市道明洋古町線） 要請限度 昼間：60dB以下
施設の使用時	施設の稼働	No.1地点（敷地境界） 和歌山県公害防止条例に基づく特定工場等の騒音の規制基準（建設予定地に適用される）	昼間：8時～20時 夜間：20時～8時	昼間：60dB以下 夜間：55dB以下
		No.2地点（坊ヶ谷口） 振動については「環境基準」が定められていないことから、現況に著しい影響を及ぼさないこととする。	—	現況に著しい影響を及ぼさないこと

注）1 建設予定地に適用されない基準であるが、環境保全目標とする。

## 2) 環境の保全のための措置

振動の影響を低減させるため、環境の保全のための措置として以下の事項を実施する。

### (1) 工事の実施時

表 4.3.3-2(1/2) 環境の保全のための措置(工事の実施時)

影響要因	項目	措置の内容	措置の区分		
			予測条件として設定	低減に係る保全措置	その他の保全措置
建設機械の稼働	家屋調査の実施	・最寄り民家の近接地における工事を実施する場合には、事前に家屋調査を実施する。			○
	低振動型建設機械の採用等	・使用する建設機械は低振動型建設機械を採用し、できる限り低騒音となる工法を採用する。		○	
	建設機械の効率的利用	・工事工程等を十分検討し、建設機械の集中稼働を避け、建設機械の効率的利用に努める。		○	
	建設機械の維持管理	・建設機械が所定の性能を発揮できるように建設機械の維持管理に努める。		○	
	アイドリングストップ	・建設機械は、運転する際に必要以上の暖機運転(アイドリング)をしないよう、運転手への指導を徹底する。		○	
工事車両の走行	交通規則の遵守	・工事車両は、速度や積載量等の交通規制を遵守する。		○	
		・工事車両の走行に際し、集落周辺道路においては速度を十分に落として走行することとし、振動の低減に努める。		○	
	搬入時期・時間の分散化	・工事実施段階では、工事車両が集中しないよう搬入時期・時間の分散化に努める。		○	
	車両台数の抑制	・工事関係者の通勤は極力相乗りとすることにより通勤車両台数の抑制に努める。		○	

### (2) 土地又は工作物の存在及び供用時

表 4.3.3-2(2/2) 環境の保全のための措置(施設の存在及び供用時)

影響要因	項目	措置の内容	措置の区分		
			予測条件として設定	低減に係る保全措置	その他の保全措置
施設の稼働	振動発生源対策	・プロワ等の振動を発生する機器は、防振ゴムの設置等の防振対策を実施する。		○	
	適切な運転管理	・日常点検等の実施により、設備の作動を良好な状態に保つ。		○	
埋立作業	低騒音型建設機械の採用	・使用する建設機械はできる限り低振動型建設機械を採用する。		○	
	建設機械の維持管理	・建設機械が所定の性能を発揮できるように建設機械の維持管理に努める。		○	

### 3) 影響の分析結果

#### (1) 工事の実施時

##### ① 建設機械の稼働

###### ア 影響の回避又は低減に係る分析

建設工事の実施にあたっては、事前の家屋調査の実施、低振動型建設機械の使用、建設機械の集中を避けるなどの振動防止対策を実施することにより、建設機械の稼働による影響は低減される。

###### イ 生活環境の保全上の目標との整合性に係る分析

予測結果は、表 4.3.3-3 に示すとおり、No.1 地点（敷地境界）において環境保全目標を満足するものであった。また、最寄り民家が位置する No.2 地点（坊ヶ谷口）においても、工事期間全体を通じてみると現況振動レベルと差はない。しかし、ここでは近接地において工事を実施する場合があることから、上記に示した環境保全のための措置を講じる。

表 4.3.3-3 振動の評価（建設機械の稼働）

単位：dB

予測地点	寄与振動レベル	現況振動レベル	工事中の振動レベル	環境保全目標
No.1地点（敷地境界）	48	<30	48	75以下
No.2地点（坊ヶ谷口）	<30	30	30	現況に著しい影響を及ぼさないこと

注1：振動規制法に基づく「特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準」（環境保全目標について、No.1（敷地境界）、No.2（坊ヶ谷口）ともに対象外地域であるが、No.1については敷地境界における基準値を環境保全目標として定める。）

##### ② 工事車両の走行

###### ア 影響の回避又は低減に係る分析

事業の実施にあたっては、工事車両の搬入時間帯の分散化などの対策を講じることから、工事車両の振動による影響は低減される。

###### イ 生活環境の保全上の目標との整合性に係る分析

予測結果は、表 4.3.3-4 に示すとおり No.2 地点（坊ヶ谷口）で 32dB、No.3 地点（市道明洋団地古町線）において 31dB で、振動レベルの増加は 1~2dB となっており、現況を著しく悪化させるものではなく、環境保全目標を満足するものであった。

表 4.3.3-4 振動の評価（工事車両の走行）

単位：dB

予測地点	一般車両（現況値）	増加量	一般車両＋工事車両（予測値）	環境保全目標	要請限度（参考値）
No.2地点（坊ヶ谷口）	30	2.0	32	現況に著しい影響を及ぼさないこと。	65以下
No.3地点（市道明洋団地古町線）	<30	1.0	31	60以下	—

注1：振動規制法に基づく要請限度。（第1種区域：昼間）  
 (No.2地点（坊ヶ谷口）は振動規制法の対象外地域であるが、参考値として示す。)

(2) 土地又は工作物の存在及び供用時

① 施設（浸出水処理施設）の稼働

ア 影響の回避又は低減に係る分析

ブロー等の振動を発生する機器は、防振ゴムの設置等の防振対策を実施することから、施設稼働の振動による影響は低減される。

イ 生活環境の保全上の目標との整合性に係る分析

予測結果は、表 4.3.3-5 に示すとおり建設予定地の敷地境界において環境保全目標を満足しており、また、大部分の人が振動を感知するレベル(55dB)を下回っていることから、周辺住民の日常生活に支障を生じさせない程度である。

表 4.3.3-5 振動の評価（施設（浸出水処理施設）の稼働）

単位：dB

予測地点	時間区分	寄与振動レベル	現況振動レベル	稼働時の振動レベル	環境保全目標
No.1地点（敷地境界）	昼間	52	<30	52	60以下
	夜間		<30	52	55以下
No.2地点（坊ヶ谷口）	昼間	<30	30	30	現況に著しい影響を及ぼさないこと
	夜間		<30	<30	

注1：和歌山県公害防止条例に基づく排出基準

② 埋立作業

ア 影響の回避又は低減に係る分析

埋立作業の実施にあたっては、低振動型建設機械を使用するなどの振動防止対策を実施することにより影響は低減される。

イ 生活環境の保全上の目標との整合性に係る分析

予測結果は、表 4.3.3-6 に示すとおり、最寄り民家が位置する No.2 地点（坊ヶ谷口）においても現況振動レベルと差はないことから、周辺住民の日常生活に支障を生じさせるものでないと考えられる。

表 4.3.3-6 振動の評価（埋立作業）

単位：dB

予測地点	寄与振動レベル	現況振動レベル	工事中の振動レベル	環境保全目標
No.2地点（坊ヶ谷口）	<30	30	30	現況に著しい影響を及ぼさないこと

注1：No.2は振動規制法の対象外地域であるが、同法における敷地境界の規制基準は、75dBとなっている。