

施設配置計画（案）

1. 施設全体計画

(1) 施設配置の決定について

ごみ処理施設の整備においては、民間事業者独自の技術開発による機能が含まれているため、市が設計・積算を行うことは困難である。そのため、ごみ処理施設の発注方式には、設計と施工を併せて契約を行う「設計施工付契約（性能発注方式）」が採用されている。

性能発注方式において、最終的な配置及び動線は、受注した民間事業者の技術提案を基に、協議を行いながら決定するものであるため、ここでは、現段階における施設配置の前提条件を整理する。

なお、配置計画にあたっては、関係法令や条例等を遵守し、作業性・経済性・周辺環境への配慮を行うほか、公害対策に留意し、限られた敷地をできる限り合理的かつ有効に使うことを基本とする。

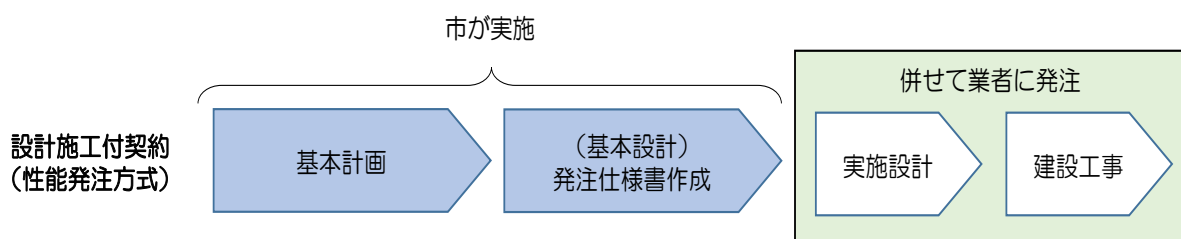


図1 発注の流れ

(2) 前提条件の整理

1) 再整備事業の進め方

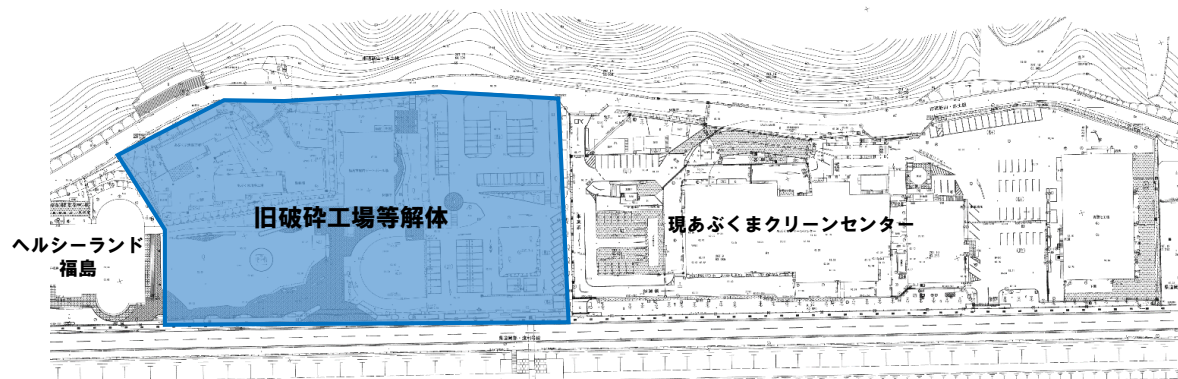
新あぶくまクリーンセンター焼却工場は、現施設とヘルシーランド福島の間の用地に整備する予定である。また、新施設の整備後現施設を解体し、跡地を含めて新施設として整備を行う予定である。

2) 跡地利用について

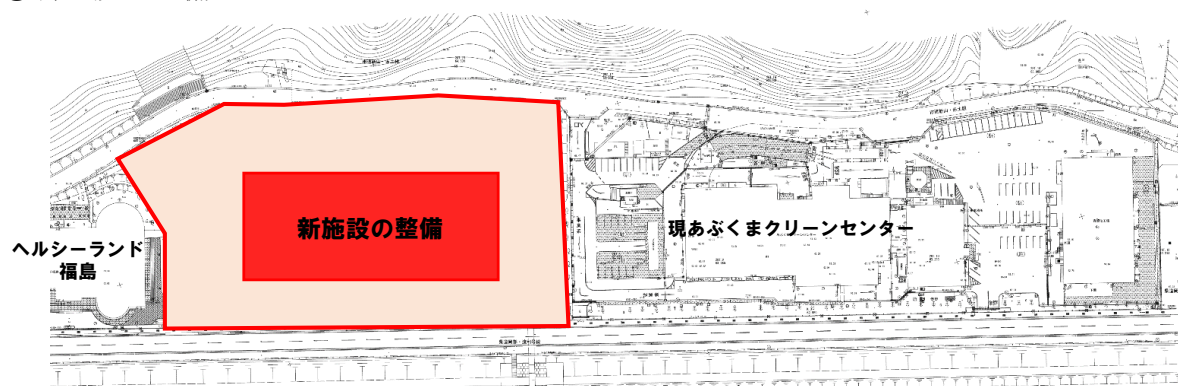
新施設の整備中においても、現あぶくまクリーンセンターは稼働を続けており、新施設の竣工後に解体を行う予定である。解体跡地利用に当たり、新施設の整備予定地では解決できない課題について整理する。

表1 新施設の整備手順

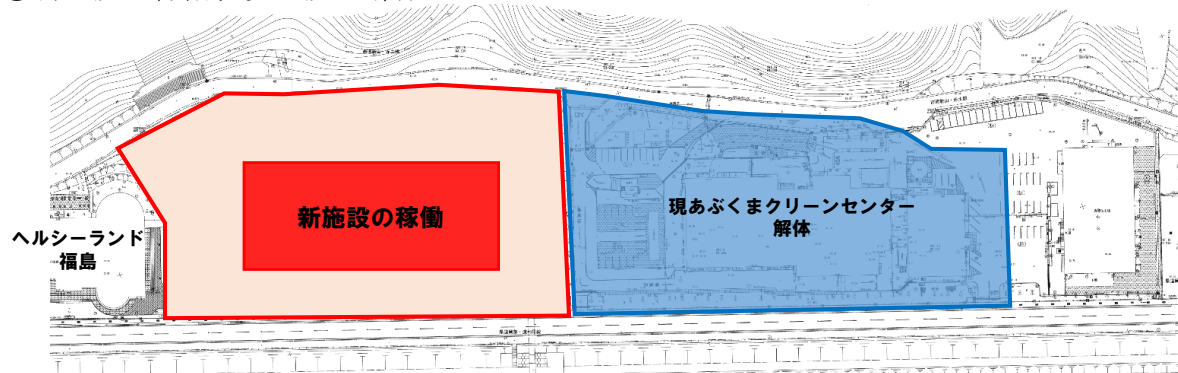
①旧破碎工場、その他施設の解体（新施設の建設地の確保）



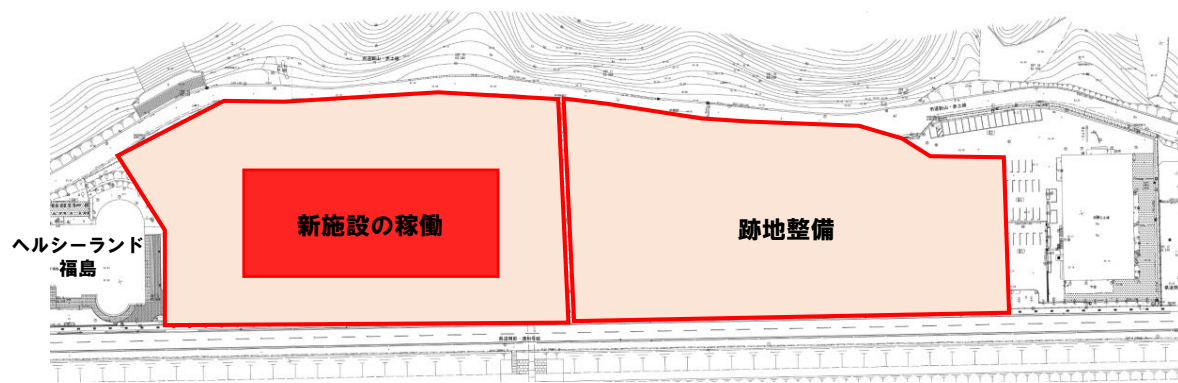
②新施設の整備



③新施設の稼働、現施設の解体



④跡地整備



3) 再整備事業期間中の敷地周辺交通の円滑化

再整備事業期間中は通常のごみ搬入出車両の他に、工事関係車両が敷地周辺を通行することから周辺交通量の増加が想定される。再整備事業の各段階において敷地周辺を通行するごみ搬入出車両、工事車両、一般車両等の動線計画を明確にし、安全に通行できる環境整備を検討する必要がある。

また、現焼却施設への搬入出出入口と構内動線は現施設の稼働期間中、現状を維持することを前提として新焼却施設への動線を検討する。

4) 災害対策

新施設の整備予定地は、市のハザードマップにおいて、未指定の土砂災害警戒区域（地滑り：四石）となっており、今後土砂災害警戒区域に指定される予定である。ただし、土砂災害警戒区域の指定がされたとしても、施設整備地における法的な建築制限は発生しない。また、新施設への主要な搬入道路である市道が土砂災害特別警戒区域に指定されている状況である。

その他、特に浸水想定区域として指定はされていないが、令和元年度の台風 19 号による豪雨発生時、阿武隈川が増水し、隣接する県道まで水が迫っていた状況がある。

地滑りについては、山の大部分は民有地を含む保安林となっているため、市道山側での対策工事を行うことが難しく、施設整備地内において可能な対策を講じる。また、搬入動線である市道が土砂災害特別警戒区域に指定されている状況に配慮し、跡地を利用する際に、県道側からも新施設への搬入が可能となるよう検討する。

浸水対策としては、ハザードマップに指定されていないため必要ないが、台風 19 号の影響を鑑み、最低限の造成として、県道の地盤より約 50cm 程度高い+63.5m以上に整地する。

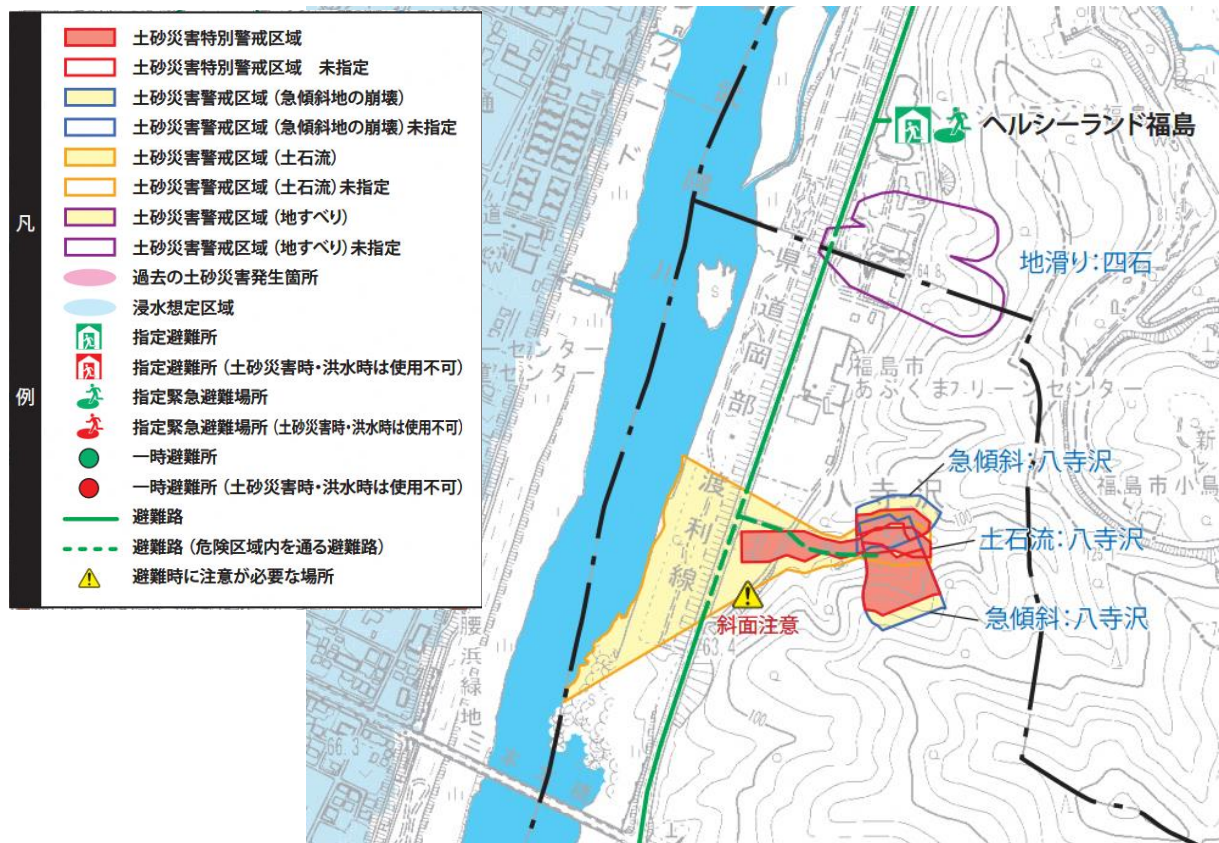


図2 福島市ハザードマップにおける指定状況



台風 19 号時写真 (福島市あぶくまクリーンセンター西側から阿武隈川を臨む)

5) 車両動線の不足

現あぶくまクリーンセンターは敷地が狭く、敷地内のみでの車両動線が確保できておらず、全車両が2回計量を行うため、退場時の計量のために1度敷地外の公道に出る必要がある。また、家庭系ごみの直接持ち込みも行っているため、一般車両台数が多く、市道で渋滞が発生している状況にある。

新施設においても、家庭系ごみの直接持ち込みを継続することから、車両の待機スペースとして、約150～200mが必要になると考えられる（別紙参照）。

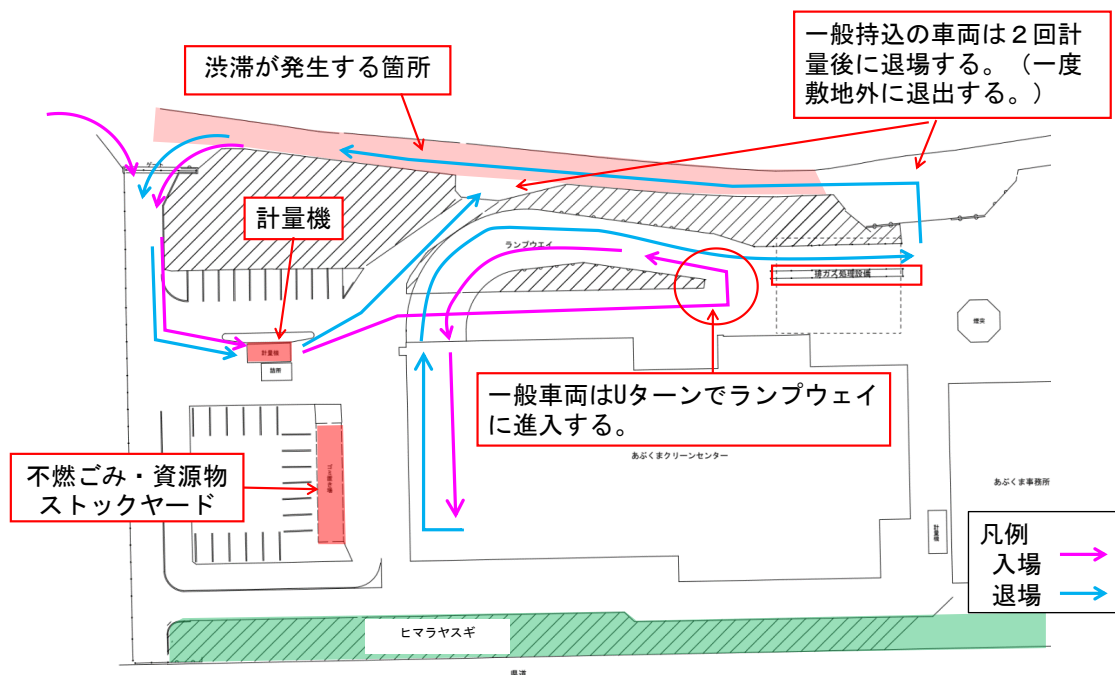
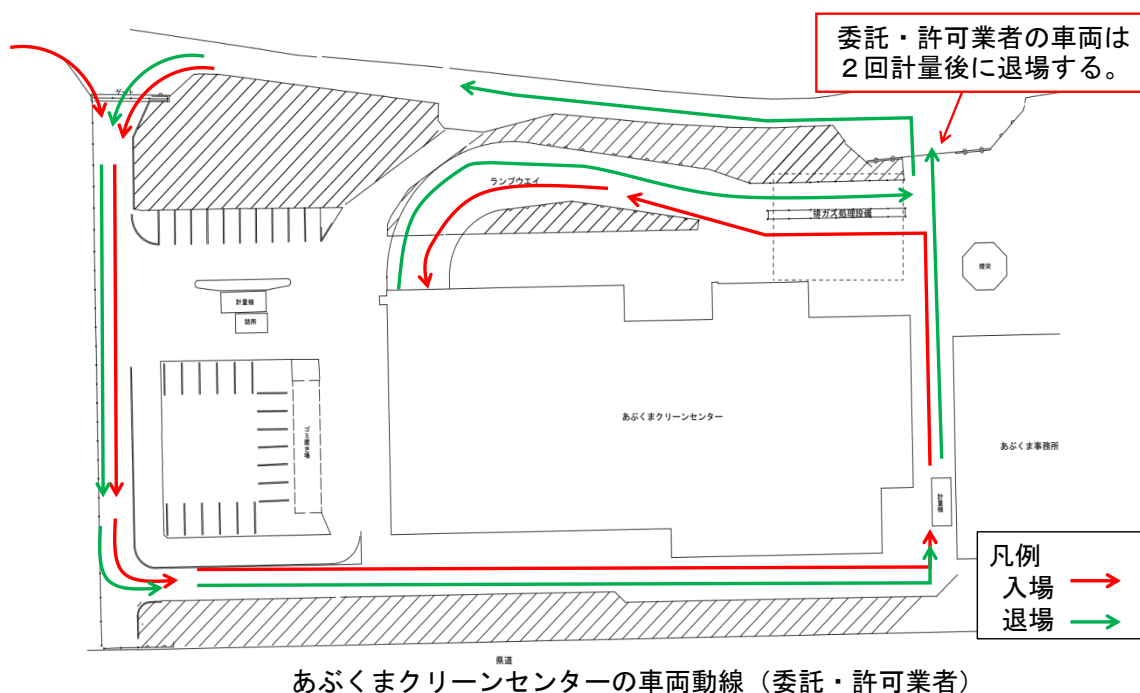


図3 既存ごみ処理施設の車両動線



現搬入経路渋滞時写真（家庭系持込車両を追い越すトラックが見える）

6) 土壌汚染対策

新施設の整備予定地は、昭和 31 年～52 年にかけて、焼却灰及び未焼却廃棄物の埋め立て地として利用されていた。そのため、令和元年度に土壌汚染等の調査を行った結果、現在でも廃棄物が埋め立てられている状況であることが確認でき、また、土壌汚染が確認されたため、新施設の整備にあたっては何らかの対策を行う必要がある。

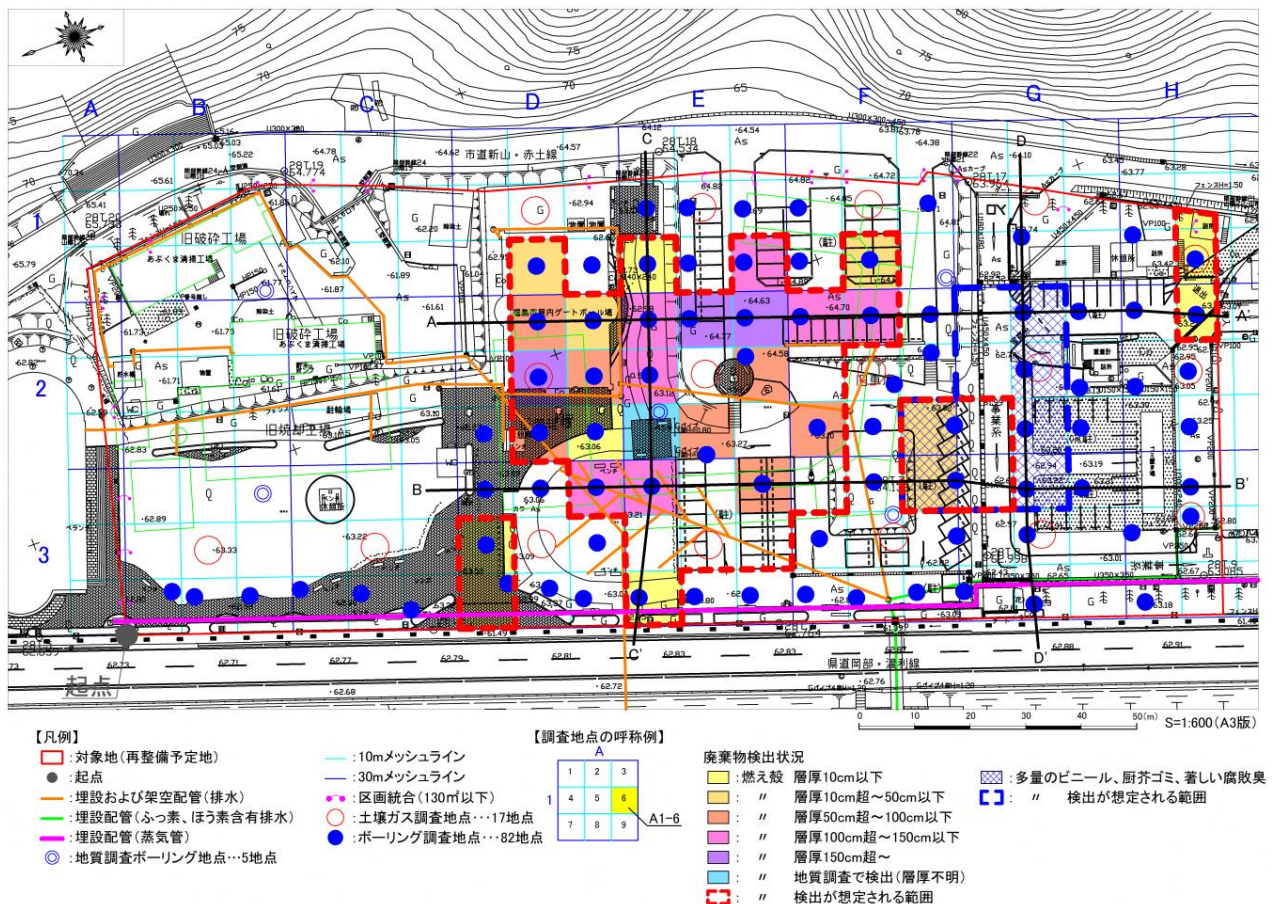


図 4 土壌汚染調査結果

7) ヘルシーランド福島への閉塞感の軽減

新施設は現施設とヘルシーランド福島の間に整備することとなるため、ヘルシーランド福島と焼却工場の距離が現在よりも近くなり、ヘルシーランド福島側の閉塞感が出る考えられる。閉塞感の軽減を考慮し、プラットフォームや煙突の位置を検討する必要がある。

(3) 車両動線計画 (案)

1) 車両区分

新施設に関連する車両は以下のとおりである。

- ・搬入車両 (委託、搬入許可業者)
- ・搬入車両 (直接持込 (可燃ごみ、可燃性粗大ごみ、小型小動物))
- ・搬入車両 (直接持込 (不燃ごみ、粗大ごみ、資源ごみ))
- ・搬入車両 (直接持込 (ペット (遺骨引き取り有り)))
- ・搬入車両 (資源化工場残さ)
- ・搬出車両 (不燃・粗大ごみ、災害廃棄物等)
- ・搬出車両 (焼却灰、溶融スラグ等運搬車両等)
- ・資機材、薬品、燃料、副資材等運搬車両
- ・メンテナンス車両 (作業車両等)
- ・一般車両 (団体見学者用バス、見学者一般車、職員用車両等)

2) 動線計画配慮事項

構内動線は以下の事項に配慮する。なお、最終的な動線計画は現あぶくまクリーンセンターの解体跡地を利用して整備を行う予定である。

- ・構内通路は、各種車両が円滑な流れとなるような車両動線とし、車両動線の交錯を少なくする動線計画とする。
- ・原則として、工場棟に係る車両 (搬入車両、搬出車両及びメンテナンス車両) と一般車両の動線は交錯しない計画とする。
- ・見学者や職員等、歩行者の安全を確保するため、搬入車両、搬出車両及びメンテナンス車両動線と歩行者動線は原則として明確に分離し、構内車両動線と交錯することのない計画とする。
- ・コーナー部の幅員は極力広くとるよう配慮した計画とする。
- ・計量機周辺の動線は、搬入用車線として、計量機を通過する車線 2 車線 (うち 1 車線は直接搬入者専用とする) と計量機を通過しない車線 1 車線の計 3 車線、搬出用車線として、計量機を通過する車線 2 車線、計量機を通過しない車線 1 車線の計 3 車線を設ける。
- ・廃プラ資源化工場への搬入は、別途計量器を設置し、対応する。
- ・プラットホームまでの動線は、直接搬入車両が待機中でも安全に追い越しが行えるよう 2 車線を基本とし、構内サインや舗装の色分け、マーキング等により搬入車両と直接搬入車両の動線を分ける。

3) 新施設の出入口

新施設への出入口として、新施設の稼働後、現工場の解体中及び跡地の整備が完了するまでは、新施設整備用地のみで出入口を整備し、現施設の解体跡地を利用し再度出入口を整備する。

①新施設稼働後、現工場解体から跡地整備までの出入口

新施設の稼働後の出入口として、下図に示すア～エが考えられる。

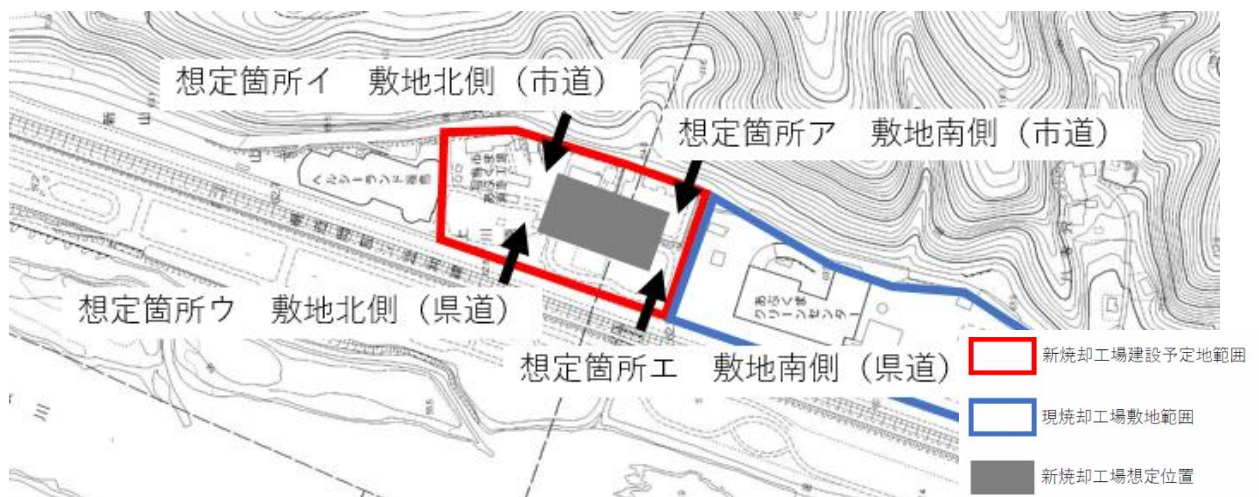


図5 新施設稼働後想定出入口

ここで、新施設の配置として、施設入口を想定箇所イ及びウの敷地北側とした場合、動線上新施設のプラットフォームが敷地南側に配置され、煙突やプラント機器が敷地北側に配置される。

煙突やプラント機器が北側に配置されるとヘルシーランド側から見た際に閉塞感が強まるため、敷地南側に入口を設け、プラットフォームを北側にすることが望ましい。

また、県道側を入口としたエの場合、県道の渋滞防止の観点から右折レーンを設置する必要があり、セットバック¹やがけ条例等により、施設の配置が困難になる可能性がある。そのため、新施設稼働時の出入口は想定箇所アとする。

¹右折レーンを設ける際に、河川側へ道路を拡幅するのが難しいため、敷地側へ道路を拡幅する必要がある。その際に県道の雨水渠や歩道の移設が必要となり、敷地の東西幅が狭められてしまう。

②跡地整備後の出入口

跡地整備後の出入口として、下図に示すア及びイが考えられる。出入口の位置決定にあたっては、ごみ搬入出車両の走行ルート安全性について考慮し、決定する必要がある。

ごみ搬入出車両の走行ルート安全性に関する内容については検討の結果、ごみ搬入出車両の走行ルートと出入口は以下の3ケースに優位性がみられた。

Case ア-1 市道のみ利用：左折のみ

Case ア-2 市道のみ利用：両方向利用

Case イ-1 県道のみ利用：左折のみ

以上の3ケースにおいてCase ア-1、イ-1は進入・退出場所や方向（左折のみ）が限定される。Case ア-1においては、市道自体は交互通行であるため、交通ルールに制限をかけることが難しく、また、ごみを搬入する事業者や市民の利便性が悪くなる可能性がある。

またCase イ-1では敷地内で搬入車両の渋滞が処理しきれない場合、その影響が交通量の多い県道に波及する恐れがある。

以上のことから、出入口の想定箇所はアの市道側とし、現状と同様のCase ア-2を採用することが望ましい。ただし県道側出入口についても、災害時等の予備動線として確保することが望ましいと考えられる。

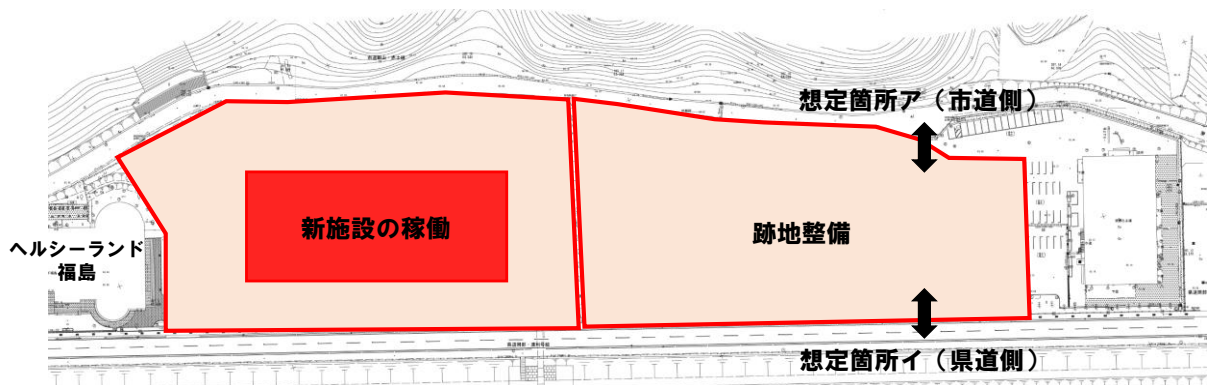
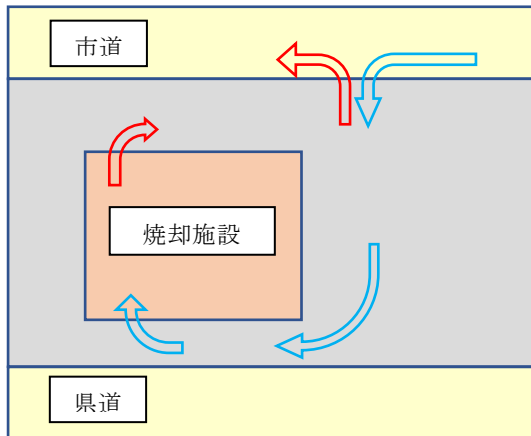
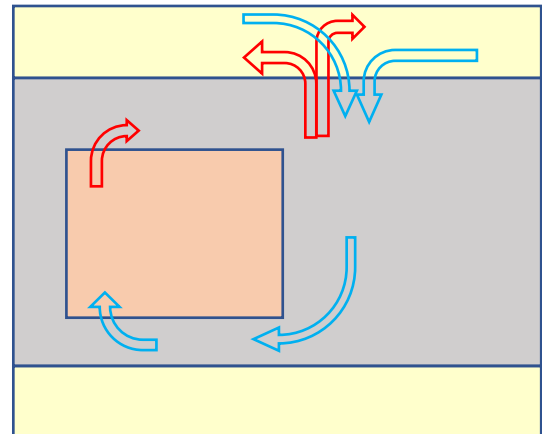


図6 跡地整備後の想定出入口

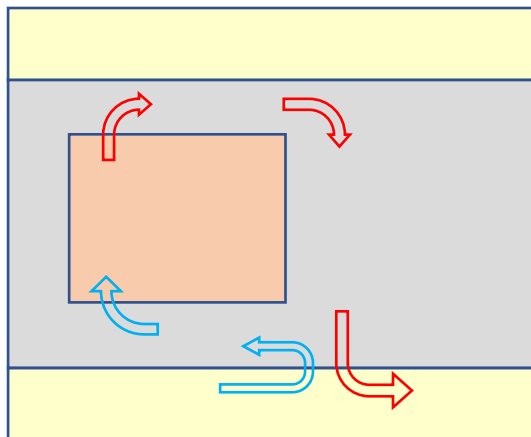
Case ア-1 市道のみ利用：左折のみ



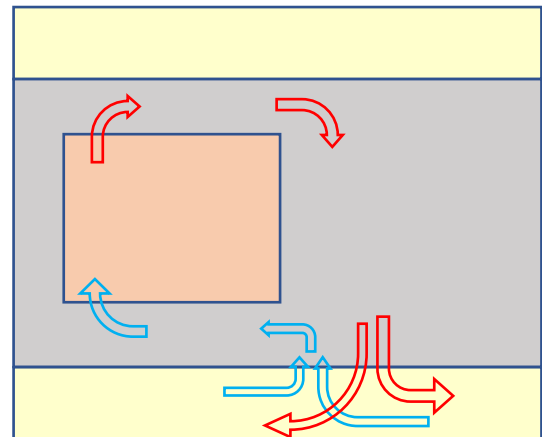
Case ア-2 市道のみ利用：両方向利用
(現行と同じ)



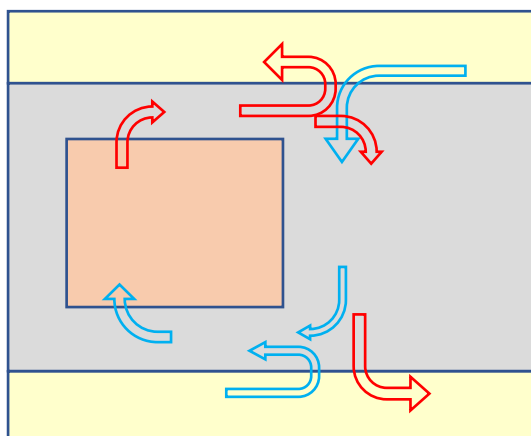
Case イ-1 県道のみ利用：左折のみ



Case イ-2 県道のみ利用：両方向利用



Case ウ 市道・県道併用：左折のみ



参考 市道・県道併用：両方向利用

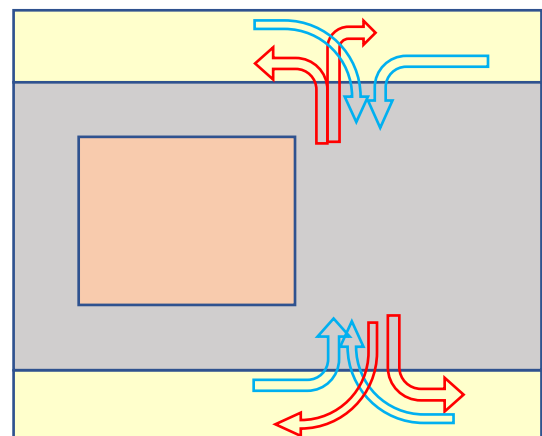


図7 各ケースにおける施設への出入りの考え方

表2 搬入・搬出ルートと比較

項目	Case ア 市道利用案		Case イ 県道利用案		Case ウ 市道・県道併用案 (左折のみ)	参考 市道・県道併用案 (両方向)
	Case ア-1 左折のみ	Case ア-2 両方向 (現行)	Case イ-1 左折のみ	Case イ-2 両方向		
概 要	・市道のみから搬出入。 ・搬入、搬出は左折のみで行う。	市道のみから搬出入する。	・県道のみから搬出入。 ・搬入、搬出は左折のみで行う。	県道のみから搬出入する。	・市道、県道から搬出入。 ・搬入、搬出は左折のみで行う。	・市道、県道から搬出入。 ・搬入、搬出は両方向。
搬 出 入 の 利 便 性	△	○	△	○	○	◎
	進入・退出場所や方向(左折のみ)が限定される。	左折のみより制約がない。	進入・退出場所や方向(左折のみ)が限定される。	左折のみより制約がない。	進入・退出場所や方向(左折のみ)が限定される。	最も制約がない。
進 入 ・ 退 出 時 の 交 差	◎	○	◎	△	◎	△
	車両の交差がなくスムーズな搬出入が可能	右折搬入、搬出時に一般車と交差するが、市道の交通量がそれほど多くないため、危険性は県道に比べて少ない。	車両の交差がなくスムーズな搬出入が可能。	右折搬入、搬出時に一般車と交差する。また、収集車同士も交錯する。	車両の交差がなくスムーズな搬出入が可能。	右折搬入、搬出時に一般車と交差する。また、収集車同士も交錯する。
場 内 動 線	◎	◎	◎	◎	△	△
	一方通行を基本とした場合(搬出入部を除く)、収集車同士の交差がない動線の確保が可能		・一方通行を基本とした場合(搬出入部を除く)、収集車同士の交差がない動線の確保が可能。		市道側搬入車と県道側搬出車に交差が生じる。	
右 折 レ ー ン の 必 要 性	◎	◎	◎	△	◎	△
	不要	右折は発生するが、市道の交通量がそれほど多くないため、必要性は少ない。	不要※1	搬入出車両が県道側出入口に集中することや県道の交通量が多いことから、右折レーンを設けることが望ましい。※	不要※1	・県道の交通量が多いため、右折レーンを設けることが望ましい。 ・市道でも右折が発生する(右折レーンの必要性は少ない)。※
総 合 評 価	◎ (10点)	◎ (10点)	◎ (10点)	△ (7点)	○ (9点)	△ (6点)
	◎×3、○×0、△×1	◎×2、○×2	◎×3、○×0、△×1	◎×1、○×1、△×2	◎×2、○×1、△×1	◎×1、△×3

※：年に数回程度、敷地内の搬入通路で処理しきれない搬入車両数が想定され、その際に渋滞が交通量の多い県道に波及する恐れがある。

得点は、◎：3点、○：2点、△：1点とした場合の例

(4) 建物配置

施設内の主要な建屋として、工場棟・管理棟・計量棟・煙突及び各種付帯設備（危険物貯蔵庫、洗車場、駐車場等）がある。これらの関係配置については、日常の車両や職員の動線を考慮して合理的に配置し、定期補修整備等の際に必要なスペースの用意や、機器の搬出入口への容易な接近についても検討し、計画する。

主要建屋の配置に係る注意事項を以下に示す。

1) 工場棟

工場棟は施設内の中核となるものであり、また騒音・振動源ともなりやすい部分であることから、公害防止上出来るだけ敷地の中央部に配置することを基本とし、工場棟を中心に他の関連施設の配置を決定する。

施設配置を検討するにあたり、工場棟の大きさはメーカーヒアリング等の結果から幅約 45m 及び長さ約 80m で検討する。

施設の配置はヘルシーランド福島への閉塞感軽減の観点から、プラットホームをヘルシーランド側である北側とし、煙突の位置を南側となるよう配慮する。

2) 管理棟

新施設の管理棟の機能のうち、工場棟の運営に必要な事務所機能は工場棟内に一体化して整備する一方、本市の管理機能として必要な諸室は、別棟として整備することで、見学者動線とごみの搬入車両動線を切り分けることが可能となることから、管理棟を別棟で整備することを基本とする。

なお、管理棟の整備用地は工場棟の北側または南側とする。

3) 計量棟

計量棟は構内動線に配慮し、収集車両等が敷地内で十分な滞留スペースを確保できるよう適切な位置に配置する。

既存施設稼働時には十分な滞留スペースが確保できないことが想定されるため、仮設での整備も検討し、跡地を利用した動線計画において最終的な計量棟の配置を検討する。

なお、資源プラスチック選別施設の計量は新施設整備後、既存施設を解体するにあたり、距離が遠くなることから、別途専用の計量器を設置する。

4) 煙突

煙突高さは既存施設同様 FH+59m で検討し、工場棟と合棟または別棟のどちらも可とする。なお、煙突の位置については、ヘルシーランド福島からの景観、閉塞感に留意する。

5) スtockヤード

不燃ごみ、粗大ごみ等の持ち込みのためのストックヤードは新施設竣工時にも必要となるため、仮設で新施設整備用地に設置し、本設のストックヤードは解体跡地に整備する。

6) 小動物火葬場

小動物の火葬場は管理棟における受付が必要になるため、管理棟の整備地に近接して整備する。

7) 各種付帯設備

その他の各種付帯設備はその機能に併せて適切な位置に配置するとともに、既存施設の跡地利用計画と合わせて検討する。

(5) 施設全体配置計画（案）

(1)～(4)の内容を踏まえた施設全体配置計画（案）は以下に示すとおりである。

なお、工場棟の位置は跡地利用によらず決定されるが、その他の管理棟、付帯設備等は跡地の利用方法により位置を施設の北側または南側に整備する。

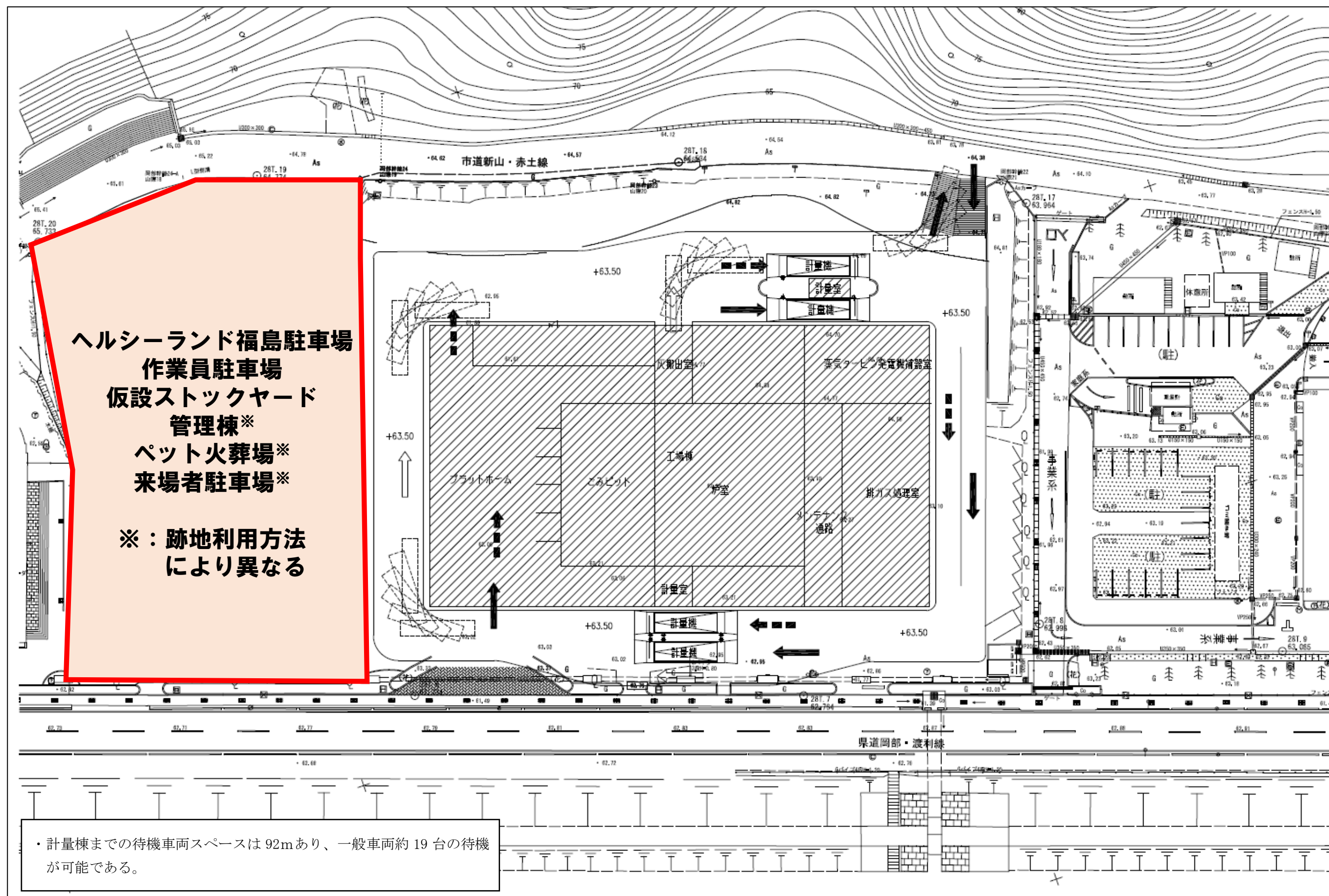
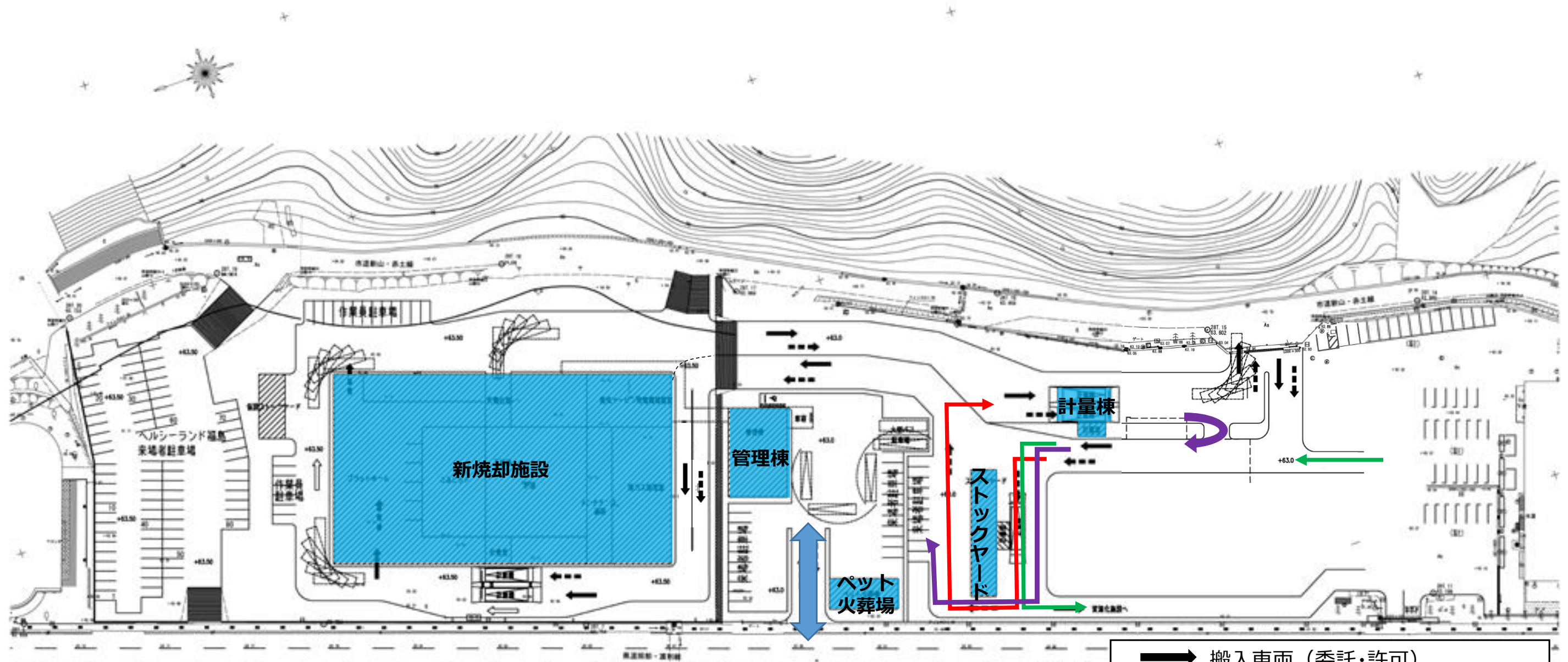


図 8 新施設全体配置図（既存施設稼働時）（案）



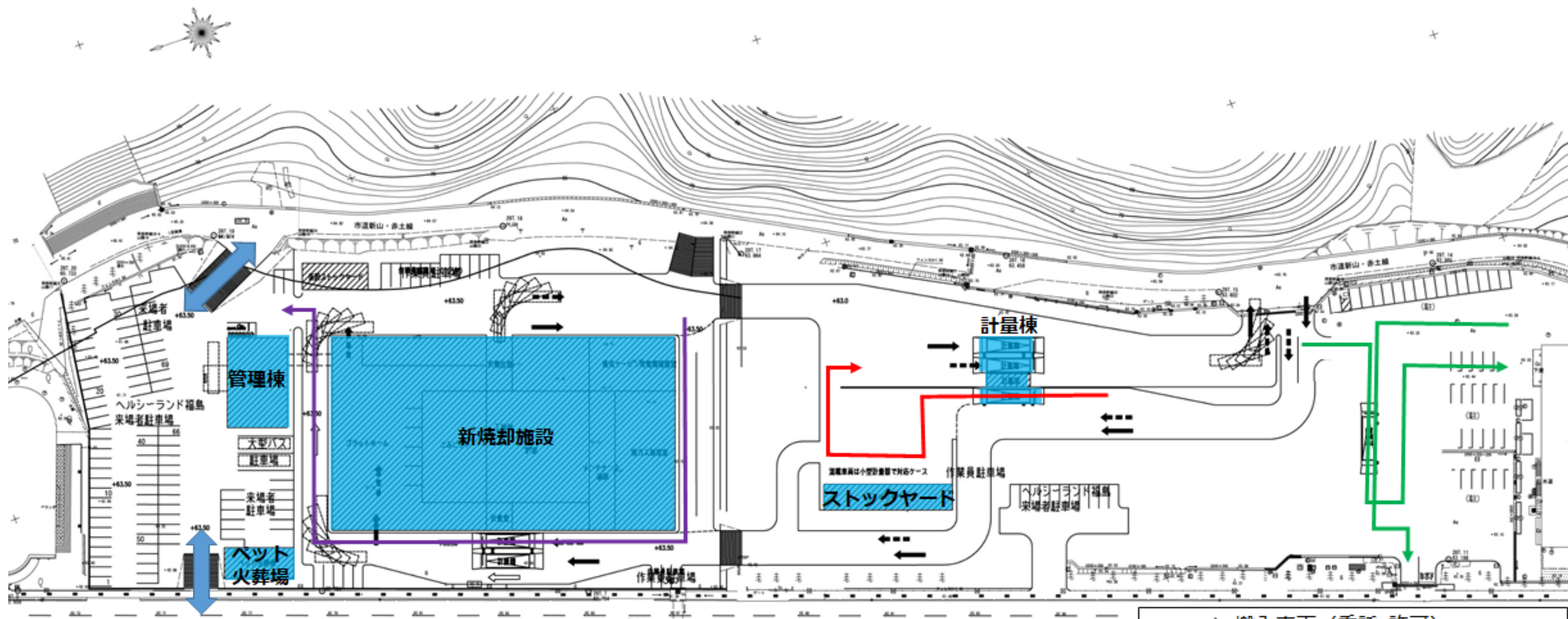
全体配置図（案）① 管理棟を新施設南側に設置

特徴

- ・ヘルシーランド福島利用者の駐車場が独立して配置される（80 台）。
- ・資源化工場搬入車両とストックヤードへの直接持込車両が同じ計量器を使用することが可能である。
- ・料金支払いを行う許可業者が出口計量後、Uターンする必要がある（管理棟で料金支払いを実施する場合）。
- ・新焼却施設稼働後、現在の搬入道路に管理棟、小動物火葬場を建設する。その後、現焼却施設を解体する。
- ・待機車両スペースとして、ストックヤード計量棟まで約 87m、18 台分及びストックヤード計量棟から可燃ごみ計量棟まで約 164m、33 台分の待機が可能である。

- 搬入車両（委託・許可）
- 直接持込（可燃、可燃性粗大）
- 直接持込（不燃、粗大、資源）
- 搬入車両（資源化工場）
- 搬入車両（許可業者、料金支払い時）
- ↔ 直接持込（ペット）、見学者等

図 9 ① 新施設全体配置図（案）①（跡地利用時）（案）



全体配置図（案）② 管理棟を新施設北側に設置

特徴

- ・ヘルシーランド福島利用者の駐車場と新施設見学者、ペット火葬の持込車両の駐車場が合同で配置される。
- ・ヘルシーランド福島利用者の駐車場として、足りない分は既存施設解体跡地に整備する。
- ・資源化工場搬入車両専用の計量器を設置する必要がある。
- ・一部余剰スペースが発生する。
- ・管理棟、小動物焼却炉を新焼却施設と同時に稼働ができる。
- ・待機車両スペースとして、ストックヤード計量棟まで約 83m、17 台分及びストックヤード計量棟から可燃ごみ計量棟まで約 144m、29 台分の待機が可能である。

- 搬入車両（委託・許可）
- 直接持込（可燃、可燃性粗大）
- 直接持込（不燃、粗大、資源）
- 搬入車両（資源化工場）
- 搬入車両（許可業者、料金支払い時）
- ↔ 直接持込（ペット）、見学者等

図 9 ② 新施設全体配置図（跡地利用時）（案）

(1) 新施設整備における必要工事

- ・既存施設解体（破砕工場、ゲートボール場、便所）：破砕解体
- ・造成工事（土壌汚染対策工事）：造成、土壌
- ・ヘルシーランド福島駐車場工事：ヘルシー
- ・新施設整備工事：新施設整備
- ・周辺道路の整備工事：道路整備
- ・既存施設解体工事：既存解体
- ・跡地整備工事：跡地利用

工事の分離発注の分割案は以下のとおりである。分割発注するほど、地元企業への発注工事が多くなる一方、工事の監理や工事取合が難しくなる。

以上のことから、施設工事の関連性に配慮し、ヘルシーランド福島の新駐車場工事、用地造成、土壌汚染対策工事及び新施設整備工事を一括発注する事が望ましいと考えられる。このことにより土木工事の効率化が図られトータルの工事費は全て分割より安くなると考えられる。

図 11 工事発注分割案

なお、破碎施設解体と造成工事と土壌汚染対策工事を分割した場合、工事範囲のイメージは以下に示すとおりである。

解体工事では施設の杭及び表層のアスファルトやコンクリートの撤去までを所掌とし、それ以外は造成等の所掌とする。

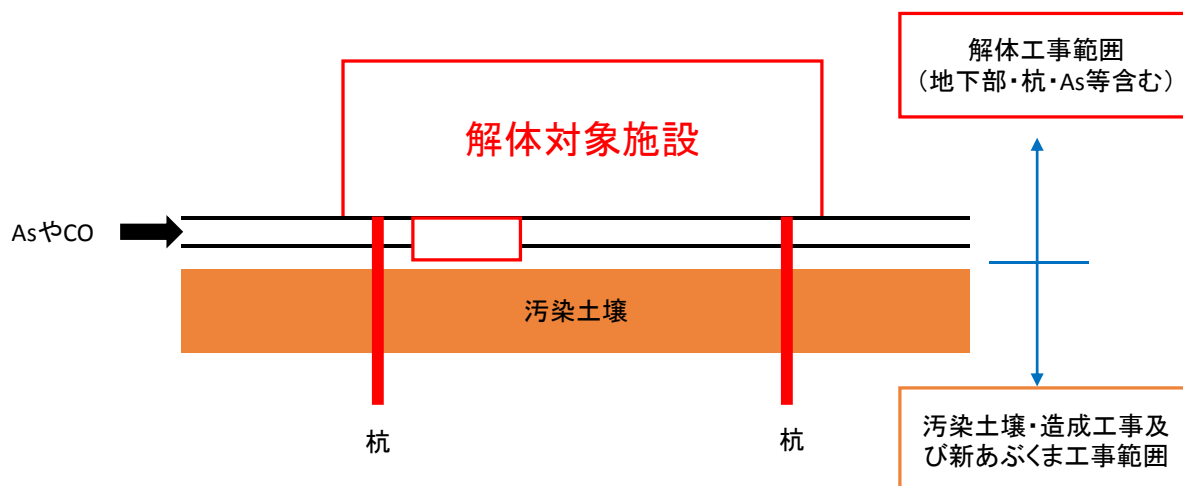


図 12 解体工事を分離発注する場合の工事範囲のイメージ

(3) スクラップアンドビルド計画及び工事中の動線計画

(2) で示した、再整備の工事手順ごとのイメージ図を以下に示す。なお、工事期間中の工事車両動線はごみの搬入車両の動線と分けることを基本とし、新施設整備中において、工事車両は市道北側及び県道を通ることとし、既存施設の解体・跡地整備時は市道南側及び県道を通ることとする。

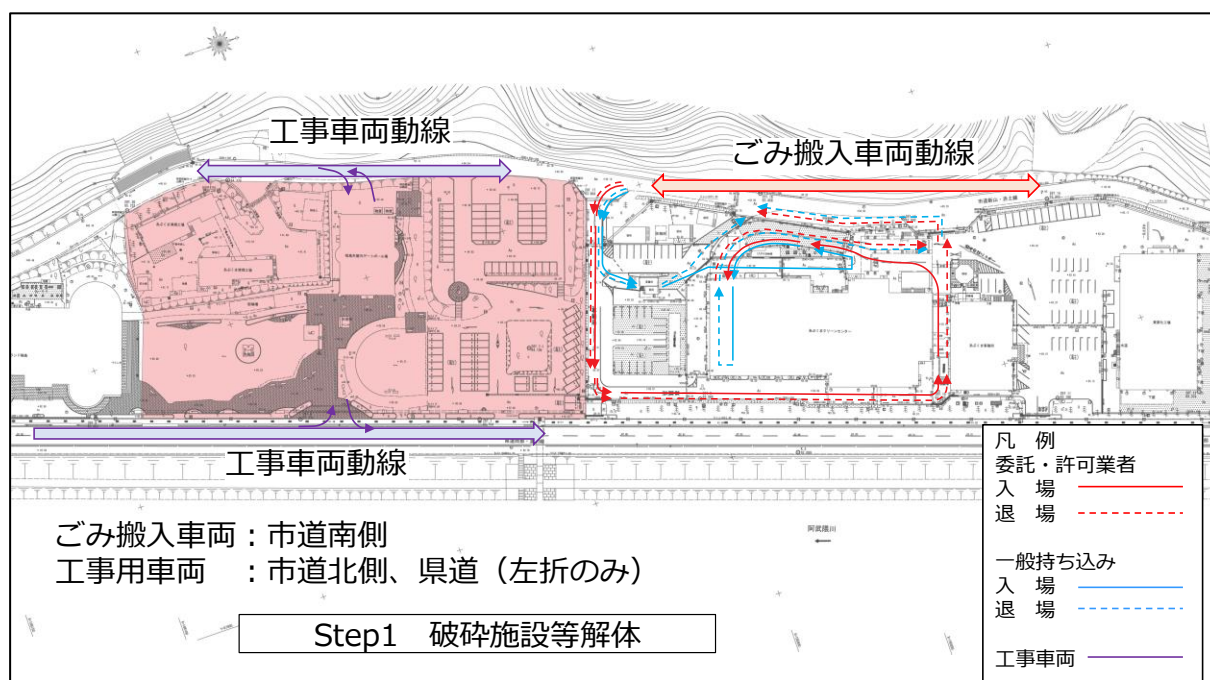


図 13① 施工手順①（破碎施設等解体）

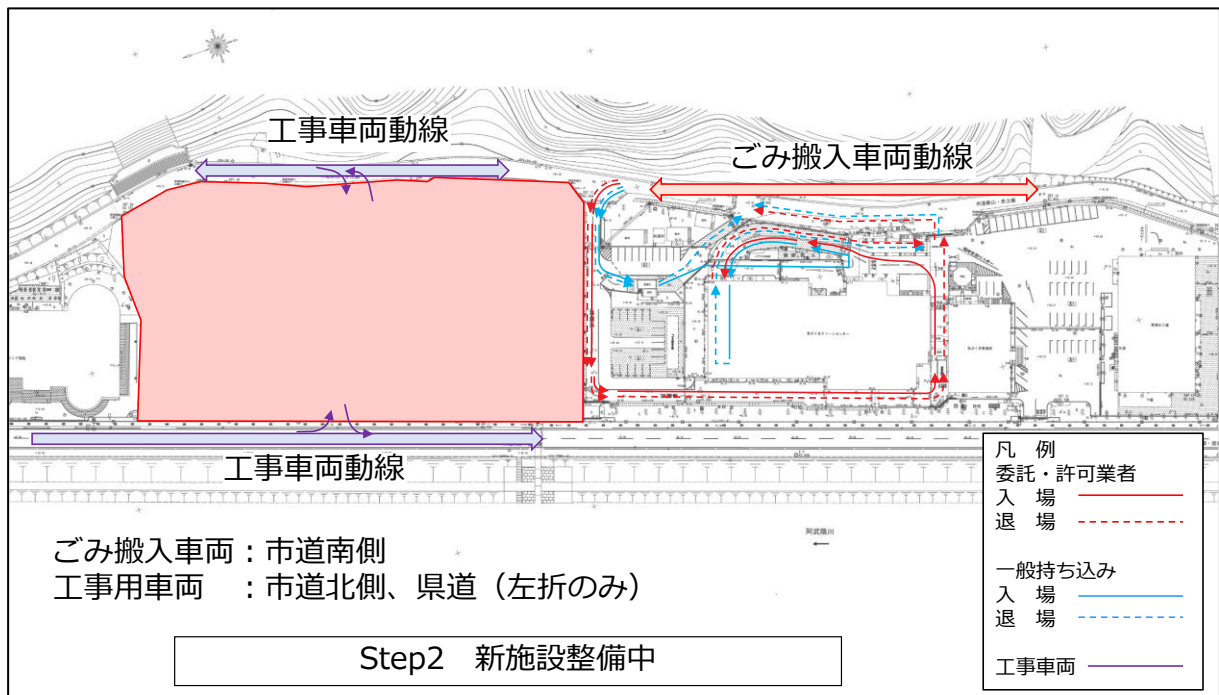


図 13② 施工手順②（新施設整備中）

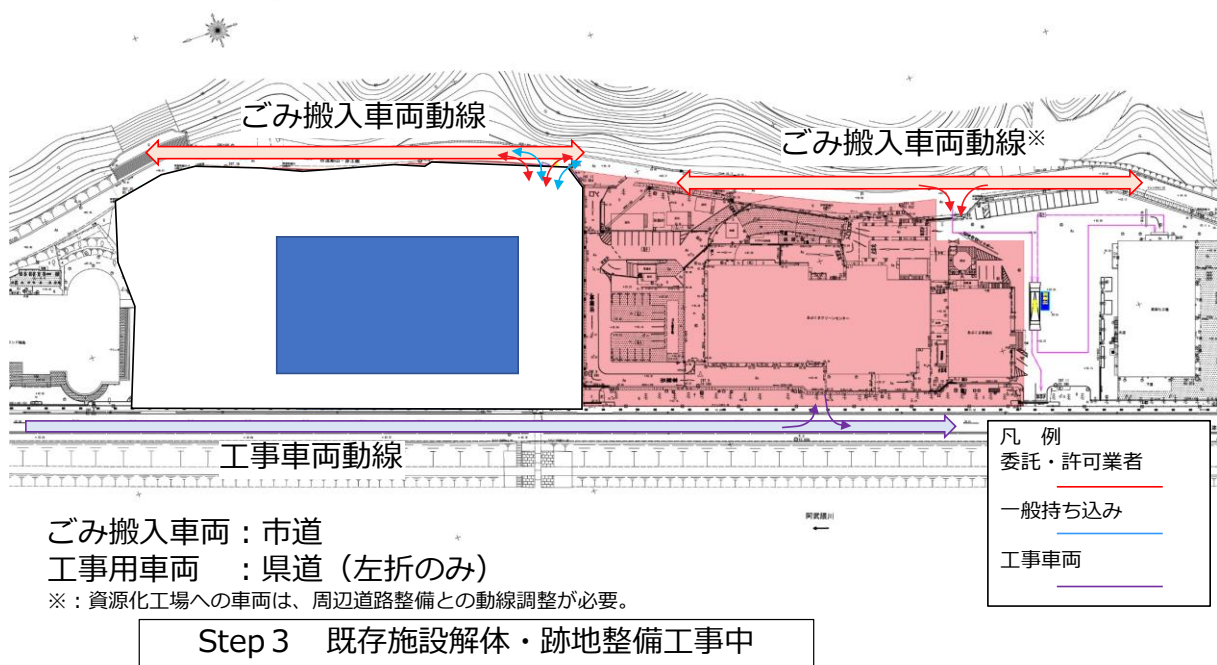


図 13③ 施工手順③（既存施設解体時）

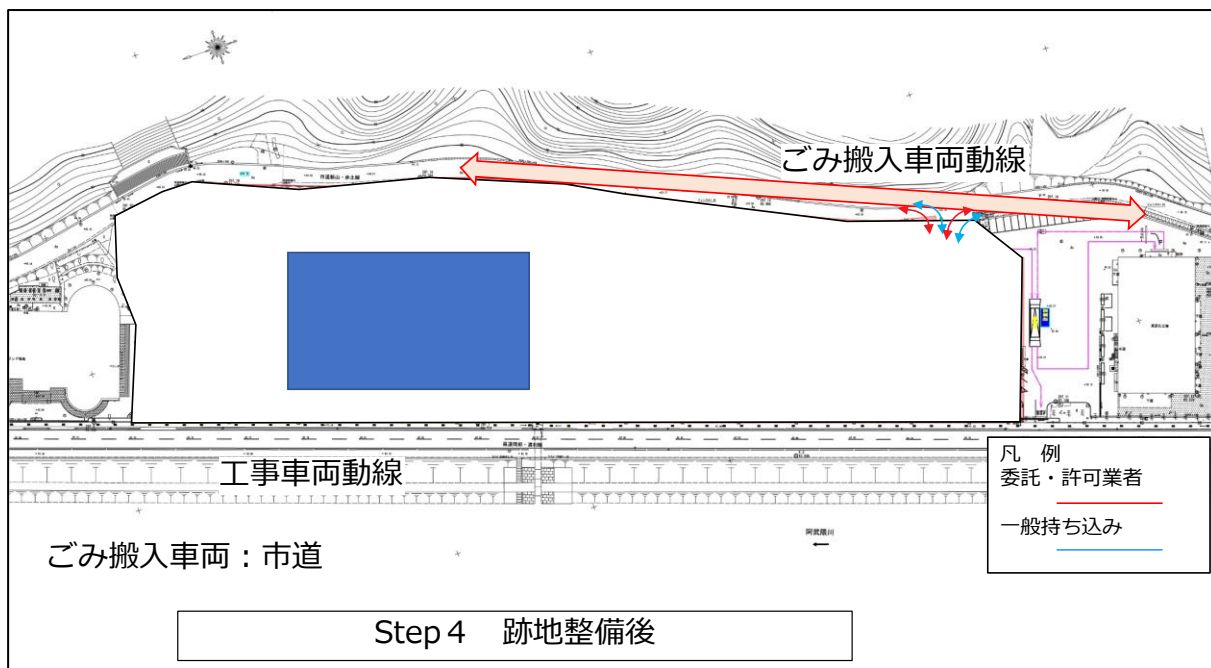


図 13④ 施工手順④（跡地整備後）

（４）工事中の環境保全対策

環境影響評価で規定する環境保全対策を講じるとともに、適宜モニタリングを行い実施状況の確認を行いながら、工事を行う。

１）騒音・振動対策

新施設の整備工事に関して、新施設の建設予定地は指定地域となっていないが、騒音規制法及び振動規制法による、下表に示す特定建設作業を行う際、規制基準を遵守することを基本とし、低騒音型、低振動型建設機械を導入する等の対策を行うほか、工法にも留意する。

また、工事期間中は、騒音計・振動計を設置し、測定値をリアルタイムで監視する。

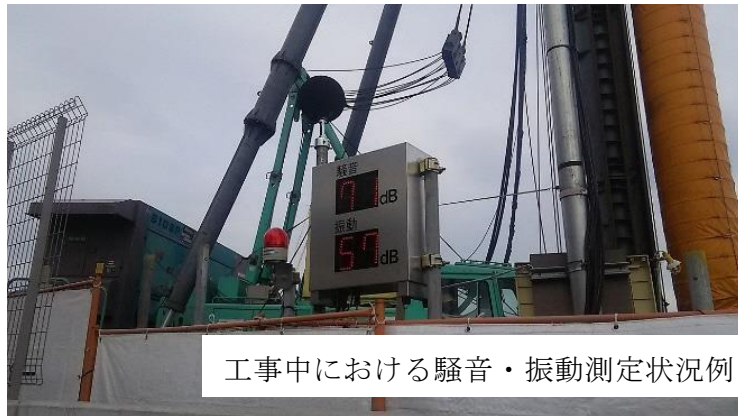
表3 特定建設作業（騒音規制法及び振動規制法）

騒音	振動
1 くい打機（もんけんを除く。）、くい抜機又はくい打くい抜機（圧入式を除く。）を使用する作業（くい打機をアースオーガーと併用する作業を除く。）	1 くい打機（もんけん・圧入式を除く。）、くい抜機（油圧式を除く。）又はくい打くい抜機（圧入式を除く。）を使用する作業
2 びょう打機を使用する作業	2 鋼球を使用して建築物その他の工作物を破壊する作業
3 さく岩機を使用する作業（作業地点が連続的に移動する作業にあつては、1日における当該作業に係る2地点間の最大距離が50mを超えない作業に限る。）	3 舗装版破砕機を使用する作業（作業地点が連続的に移動する作業にあつては、1日における当該作業に係る2地点間の最大距離が50mを超えない作業に限る。）
4 空気圧縮機（電動機以外の原動機を用いるもの、定格出力 15kW 以上）を使用する作業（さく岩機の動力として使用する作業を除く。）	4 ブレーカー（手持式を除く。）を使用する作業（作業地点が連続的に移動する作業にあつては、1日における当該作業に係る2地点間の最大距離が50mを超えない作業に限る。）
5 コンクリートプラント（混練容量 0.45 m ³ 以上）又はアスファルトプラント（混練重量 200kg 以上）を設けて行う作業（モルタルを製造するためにコンクリートプラントを設けて行う作業を除く。）	（注）1 定格出力：IPS=0.7355kW 2 環境大臣が指定するバックホウ、トラクターショベル、ブルドーザー（低騒音型建設機械）は、国土交通省のホームページを参照。
6 バックホウ（定格出力 80kW 以上、ただし環境大臣が指定するものを除く。）を使用する作業	
7 トラクターショベル（定格出力 70kW 以上、ただし環境大臣が指定するものを除く。）を使用する作業	
8 ブルドーザー（定格出力 40kW 以上、ただし環境大臣が指定するものを除く。）を使用する作業	

表4 特定建設作業における規制基準

項目	騒音規制法	振動規制法
基準値	85dB	75dB
作業時間帯	午後 10 時から翌日の午前 6 時までの時間内でないこと	
1 日当たりの作業時間	14 時間を超えないこと	
作業日数	特定建設作業の全部又は一部に係る作業期間が、連続して 6 日を超えないこと	
作業禁止日	日曜日その他の休日	

備考 1：基準値は作業を行う場所の敷地境界において適用される。



2) 工事車両による周辺道路の汚れ防止対策

工事現場から退場する車両のタイヤに付着した土砂等による道路の汚れを防止するため、タイヤ洗浄用の洗車プールを設置し、退場時には工事関係車両のタイヤ洗浄を行い、周辺道路の汚れ防止を図る。

3) 工事排水の対策

工事中に発生する濁水等は、貯留池を設け沈砂池として利用し濁水防止を図る。また貯留池からの放流水質（SS、pH 等）を監視し、異常時は適切な措置を講じる。

4) その他必要な項目

その他必要な事項として以下の点に留意する。

- ・建設残土が発生した場合は、重金属類等の汚染状況を把握するとともに適切な処分先を確保する。
- ・粉じんが発生するおそれのある場合には、適宜散水を行う等必要な措置を行う。
- ・資機材運搬車両が沿道を通行する際には、走行速度に留意し、できるだけ車両騒音の発生を抑制する。
- ・必要に応じてクレーン等の高さや照明の方法について関係機関と事前協議する。

(5) 工事中の安全対策

以下に示す安全対策に留意し、工事を行う。

- ・ 工事中の安全に十分配慮し、工事車両を含む周辺の交通安全、防火、爆発予防等を含む現場安全管理に万全の対策を講じる。
- ・ 複数の建設作業が1箇所に集中することがないように作業手順、作業時間等の調整を行う。
- ・ 出入口等に誘導員を配置し、車両入出時の安全を確保する。
- ・ 現施設を稼動しながらの工事になるため、市民のごみ搬入やごみ収集車の搬入に支障がないようにする。
- ・ 工事中の車両動線を適切に設定し、安全性に配慮する。
- ・ 工事中の資材運搬車両等が一時的に集中しないような運行計画や、交通安全対策として必要により交通誘導員の配置や工事車両の通門管理を行い、安全対策を図る。
- ・ 資材搬入車両の過積載を防止するとともに、荷こぼれを防止する。
- ・ 工事関係車両の走行ルートについては、できるだけ民家周辺を避け幅の広い道路を利用する。

(6) 住民対応

建設前は、建設地周辺の住民を対象とした説明会を実施する。

建設中は、住民説明会や工事現場見学会等を実施する。

3. 周辺道路整備の際の検討項目

新施設の整備に伴い、周辺道路交通における安全性の向上を図るため、周辺道路の整備を検討している。整備方法については、現状の課題の整理を踏まえて検討を実施する。

(1) 現状の課題

現状の、市道・県道の課題は次頁に示すとおりである。敷地南側の市道部分に狭隘な個所がみられる。

(2) 改修方法の検討

再整備完了後の敷地出入口位置については現在と同様、市道側に設けることが望ましい結果となった。その結果を踏まえ、周辺道路の整備方法についても比較を実施した。その結果、市道側の狭隘部分の解消を目的とした部分改良を実施するのが望ましいとの検討結果となった。

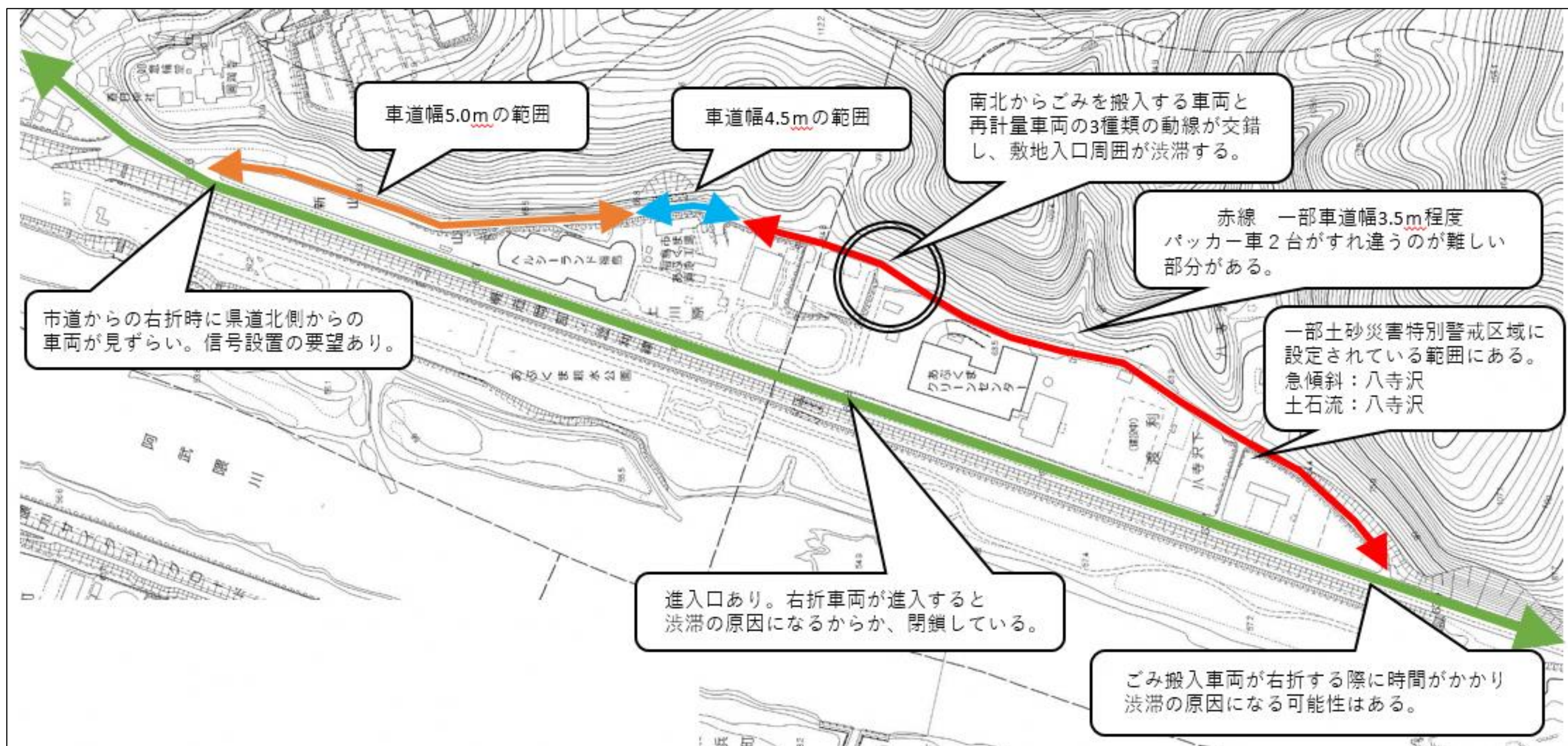


図 現状の県道・市道の課題

表 5 周辺道路整備 比較表（案）

比較項目	現況	1 市道整備			2 県道整備（参考）
		1-1 全面改良（買収有）	1-2 部分改良（買収有）	1-3 部分改良（買収無）	
主たる搬入出勤線	市道	市道	市道	市道	県道
整備エリア延長	—	東側市道 約 900m	東側市道 約 500m	東側市道 約 500m	現焼却施設西側県道 約 240m
整備内容	—	①側溝敷設替、蓋掛け ②買収を伴う道路狹隘部拡幅 ③南側県道接続部改良 ④道路舗装	①側溝敷設替、蓋掛け ②買収を伴う道路狹隘部拡幅 ③南側県道接続部改良 ④道路舗装	①側溝敷設替、蓋掛け ②買収を伴う道路狹隘部拡幅 ③南側県道接続部改良 ④道路舗装	①支障樹木伐採 ②雨水渠・移設 ③右折レーン設置
整備可能時期	—	△	○	○	△
		新焼却工場工事中、現焼却工場解体工事中の 2 期に分けて実施する想定。	現焼却工場解体工事中に合わせて実施する想定。	現焼却工場解体工事中に合わせて実施する想定。	現焼却工場解体後に実施する想定。
車両通行の安全性	×	◎	◎	△	○
	狹隘部分が多く、車両対面通行に支障となる箇所が多い。	狹隘部分が解消される。	狹隘部分が解消される。	一部狹隘部分が残る。	敷地内の搬入経路が渋滞した際、渋滞の影響が県道まで波及する可能性がある。
買収可能性	—	△	△	◎	○
		所有者不明地があり、買収困難。	所有者不明地があり、買収困難。	特になし	特になし。 ただし県との右折レーン設置に伴う協議が必要
敷地への制約	—	◎	◎	◎	△
		特になし※1	特になし※1	特になし※1	右折レーン設置に伴い、敷地側に歩道、雨水渠を整備することにより敷地が狭くなる。右折レーンの設置位置によっては敷地内の滞留通路長が短くなる。
一般車両動線との干渉	—	○	○	○	△
		一般車両の走行は少ないため干渉は少ない。	一般車両の走行は少ないため干渉は少ない。	一般車両の走行は少ないため干渉は少ない。	県道での工事となり、一般車両との干渉がある。
ごみ搬入出車両動線との干渉	—	○	○	○	◎
		資源化工場搬入車両との干渉が想定	資源化工場搬入車両との干渉が想定	資源化工場搬入車両との干渉が想定	特になし
敷地内工事車両動線との干渉	—	○	◎	◎	◎
		新焼却工場建設時の工事車両との干渉が想定	特になし	特になし	特になし
整備コスト					
（参考）右折レーン要否	—	不要※2	不要※2	不要※2	必要
総合評価（整備コスト除）	—	15 点	16 点	16 点	13 点
		◎×2、○×3、△×2	◎×3、○×3、△×1	◎×3、○×3、△×1	◎×2、○×2、△×3

得点は、◎：3 点、○：2 点、△：1 点とした場合の例
※ 1 敷地内への電柱移設が出る可能性がある。
※ 2 県道市道の南側交差点に右折レーンを設けることも考慮できるが、以下の点から困難と考えられる。
・三本木橋交差点からの距離が近い。
・右折レーン設置にあたり河川区域の利用が発生する可能性がある。

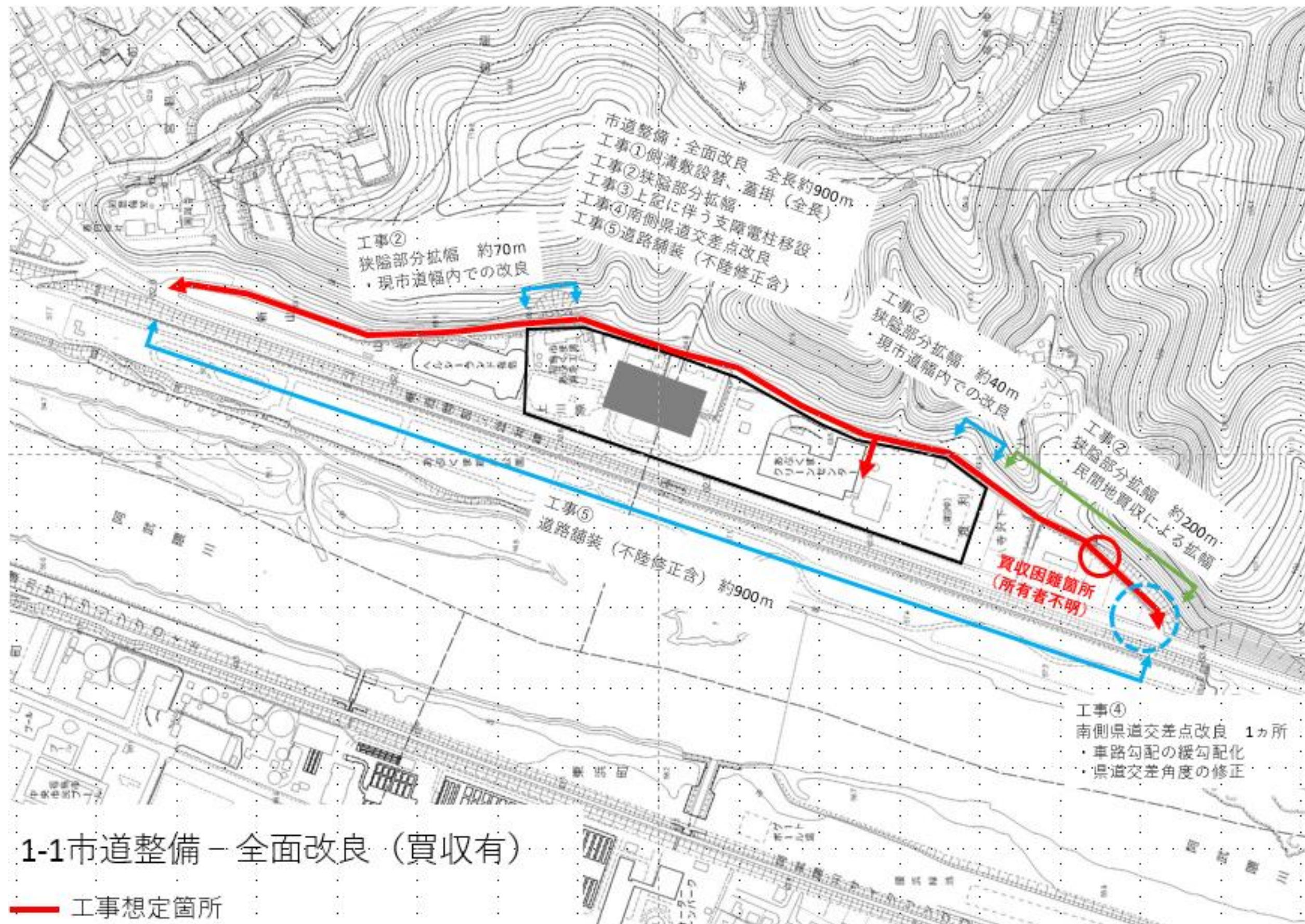


図 周辺道路整備概要図 案 1-1

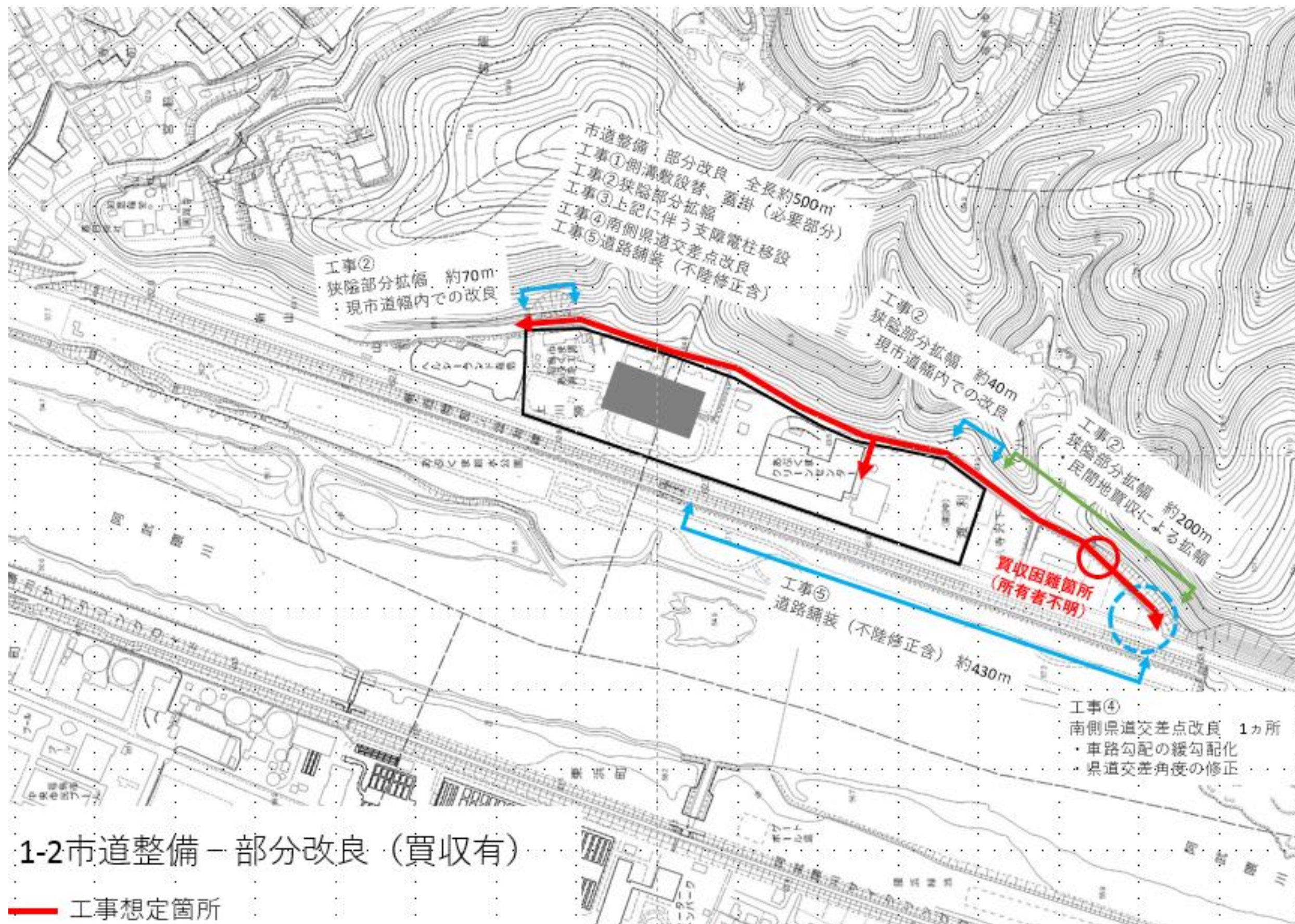


図 周辺道路整備概要図 案 1-2

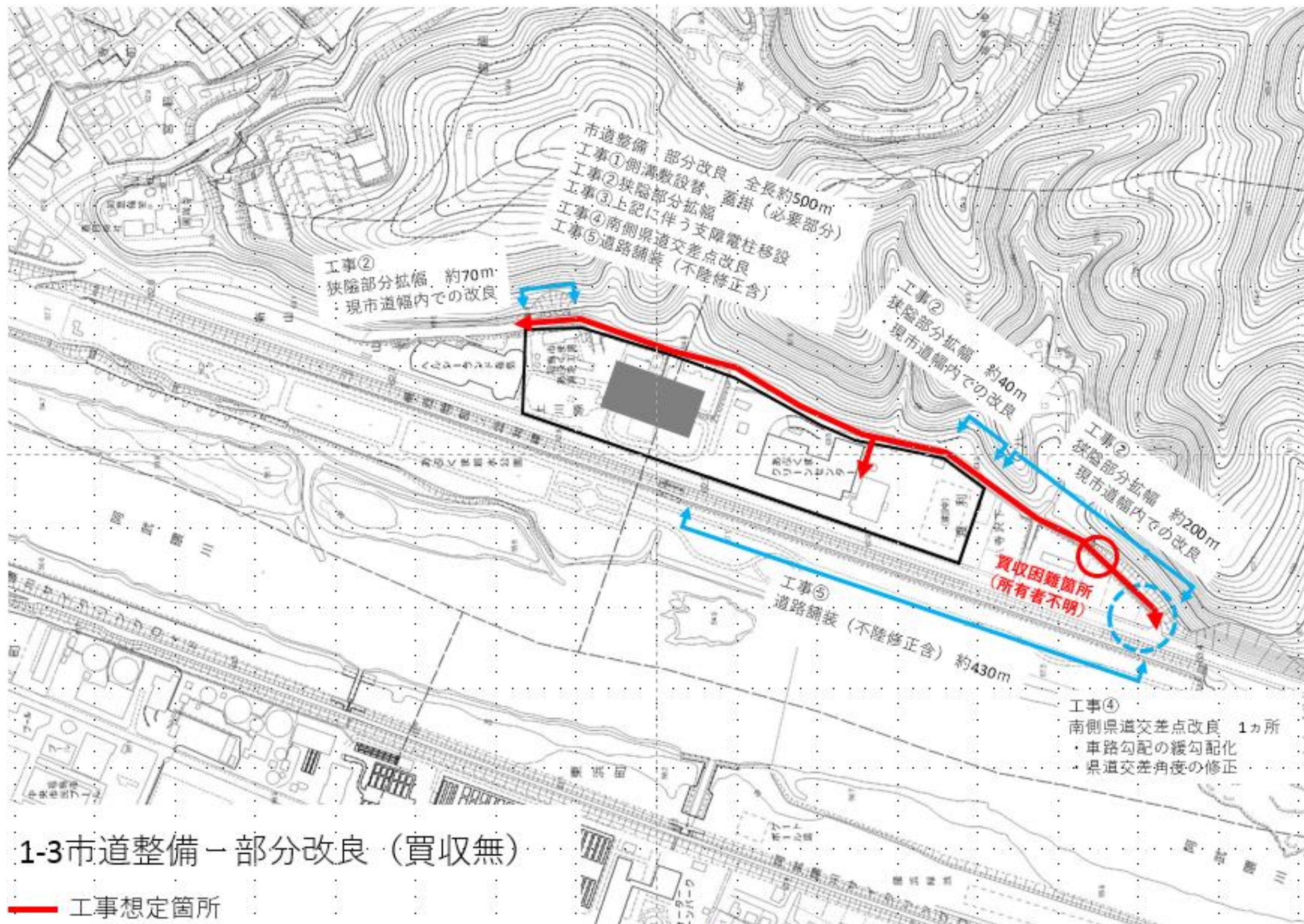


図 周辺道路整備概要図 案 1-3

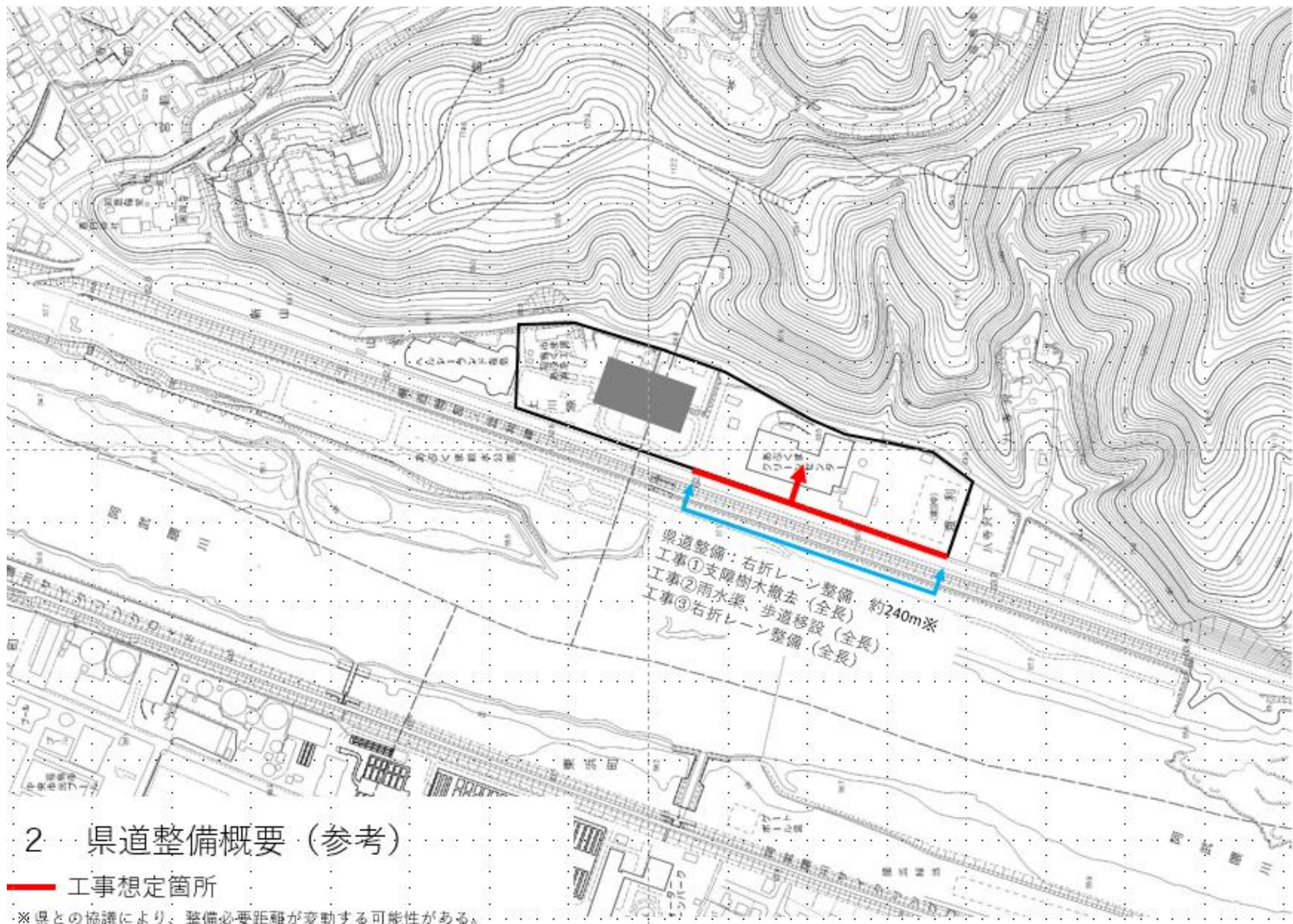


図 周辺道路整備概要図 案2（参考）