

第3部

対象事業に係る

環境影響の総合的な評価

第1章	総合評価	263
第2章	調査、予測、環境保全措置 及び評価の概要	264

第1章 総合評価

第2部において環境影響評価を行った各環境要素については、各種の環境保全措置の実施により、環境への影響を低減するよう努めることとした。

また、これらの環境保全措置の実施により、次に示すような関連する環境要素への改善が期待できる。

環境保全措置の内容	改善される環境影響の内容
仮囲いの設置	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音の低減
低公害型建設機械の使用	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、温室効果ガス排出量の低減
建設機械の点検・整備及び適正な稼働	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減
建設機械のアイドリング・ストップの徹底	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、温室効果ガス排出量の低減
<u>小型の建設機械の使用を検討</u>	<u>・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動の低減</u>
工事関係車両の点検・整備及び適正な走行	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減 ・交通安全性の確保
工事関係車両の <u>エコドライブ</u> 及びアイドリング・ストップの徹底	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、温室効果ガス排出量の低減
施設各設備の定期点検の実施、維持管理の徹底	・大気汚染物質濃度、騒音、振動、低周波音、悪臭、廃棄物発生量、温室効果ガス排出量の低減
施設関連車両の点検・整備及び適正な走行	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減 ・交通安全性の確保
施設関連車両の <u>エコドライブ</u> 及びアイドリング・ストップの徹底	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、温室効果ガス排出量の低減
<u>ごみ収集車への低公害車又は低燃費車の導入</u>	<u>・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、温室効果ガス排出量の低減</u>
掘削残土の場内利用	・汚染土壌の飛散防止、廃棄物等発生量の低減
廃棄物の減量化及び再利用・再資源化	・廃棄物等発生量、温室効果ガス発生量の低減
緑地等の適切な維持・管理	・二酸化炭素の吸収 ・緑地等の確保

以上により、大気質、騒音、振動、低周波音、悪臭、土壌、廃棄物等、温室効果ガス等、安全性及び緑地等の環境要素について、総合的にみた場合においても、本事業の実施による影響は、低減が図られているものと判断する。

第2章 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

本事業の実施により、影響を受けると想定された各環境要素についての調査、予測、環境保全措置及び評価の概要は、次に示すとおりである。

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	<p>【既存設備の解体・撤去による石綿の飛散】</p> <p>既存資料によると、建屋にかかる部分については、飛散性石綿は使用されていないことが確認された。</p> <p>現地調査の結果、プラント部分について、ガスカート及び保温材の一部では使用状況及び製造時期から、非飛散性石綿が使用されている可能性が確認された。</p>	<p>【既存設備の解体・撤去による石綿の飛散】</p> <p>石綿の飛散による周辺環境への影響を防止するために、適切な措置を講ずる計画であることから、周辺環境への影響は無いものと予測される。</p>
	<p>【既存設備の解体・撤去によるダイオキシン類の飛散】</p> <p>既存設備の付着物等のダイオキシン類について調査した結果、煙突下部及び誘引通風機の付着物等については、3 ng-TEQ/gを超えており、特別管理産業廃棄物に該当することが確認された。</p>	<p>【既存設備の解体・撤去によるダイオキシン類の飛散】</p> <p>ダイオキシン類の飛散による周辺環境への影響を防止するために、適切な措置を講ずる計画であることから、周辺環境へのダイオキシン類の飛散による影響は無いものと予測される。</p>
	<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>既存資料によると、平成25年度の富田支所における観測の結果、主風向は北北西、年間平均風速は2.7m/s、各大気安定度階級の出現頻度は、中立（D）が約54%を占めていた。</p> <p>平成21～25年度の富田支所における測定の結果、二酸化窒素濃度、浮遊粒子状物質濃度は減少傾向から横ばいの状態で推移しており、平成25年度における測定結果は、環境基準及び環境目標値を達成している。</p> <p>現地調査の結果、二酸化窒素については、日平均値の最高値が0.06ppmを超える日は無かったが、0.04ppmを超える日は3地点で春季に1日ずつあった。</p> <p>浮遊粒子状物質については、1地点で春季に1日、日平均値の最高値が0.1mg/m³を超えたが、1時間値が0.2mg/m³を超えた時間は無かった。</p>	<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>1 二酸化窒素</p> <p>最大濃度出現地点での年平均値の寄与率は27.6%、日平均値の年間98%値は0.040ppmと予測される。</p> <p>2 浮遊粒子状物質</p> <p>最大濃度出現地点での年平均値の寄与率は4.8%、日平均値の2%除外値は0.054mg/m³と予測される。</p>

環境保全措置	評 価
	<p>【既存設備の解体・撤去による石綿の飛散】 予測結果より、石綿の飛散による周辺環境への影響は無いと判断する。</p>
	<p>【既存設備の解体・撤去によるダイオキシン類の飛散】 予測結果より、ダイオキシン類の飛散による周辺環境への影響は無いと判断する。</p>
<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>1 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仮囲い（高さ3m）を設置する。 ・導入可能な二次対策型の建設機械を使用する。 <p>2 その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械のアイドリング・ストップを徹底する。 ・建設機械の点検・整備を徹底する。 ・建設機械は、より小型のものを使用することを検討する。 	<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>予測結果によると、建設機械の稼働による二酸化窒素濃度の寄与率は27.6%、浮遊粒子状物質濃度の寄与率は4.8%であった。また、二次対策型使用は未対策型使用と比較して、二酸化窒素濃度で約44.2%、浮遊粒子状物質濃度で約50.0%削減されることから、周辺の環境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。</p> <p>大気汚染に係る環境基準の値及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値は、環境基準の値及び環境目標値以下である。</p> <p>本事業の実施にあたっては、予測結果によると二酸化窒素濃度が最大濃度出現地点において環境目標値と同等であり、また、屋外の建設機械の排出源高さを仮囲い高さとした場合には環境目標値を上回ることから、建設機械のアイドリング・ストップを徹底する等のその他の措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	<p>【工事関係車両の走行による大気汚染】 工事関係車両及び施設関連車両の走行ルートとなる6地点で大気質（窒素酸化物、浮遊粒子状物質）の状況及び自動車交通量の調査を行った。大気質調査は季節ごとに7日、計28日測定を行った。また、交通量は平日、土曜日及び祝日の各1日、調査を行った。</p> <p>二酸化窒素については、日平均値の最高値が0.06ppmを超える日はなかったが、0.04ppmを超える日は4地点で春季に1日ずつあった。</p> <p>浮遊粒子状物質については、1地点で春季に1日、日平均値の最高値が0.1mg/m³を超えたが、1時間値が0.2mg/m³を超えた時間は無かった。</p> <p>自動車交通量は概ね、平日や土曜日が休日よりも多い傾向を示した。</p>	<p>【工事関係車両の走行による大気汚染】 調査を行った6地点のうち、工事関係車両の通行ルートとなる4地点で予測を行った。</p> <p>1 二酸化窒素 年平均値の寄与率は、工事関係車両の走行による寄与が0.01～0.02%、建設機械の稼働による影響との重合については0.25～3.54%と予測される。工事関係車両の走行による二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値の予測値は0.030～0.042ppmで、建設機械の稼働による影響との重合については0.030～0.043ppmと予測される。</p> <p>2 浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率は、工事関係車両の走行による寄与が4地点とも0.01%、建設機械の稼働による影響との重合については0.02～0.51%と予測される。工事関係車両の走行による浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値の予測値は0.046～0.052mg/m³で、建設機械の稼働による影響との重合についても同じ値と予測される。</p>

環境保全措置	評価
<p>【工事関係車両の走行による大気汚染】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事関係車両のアイドリング・ストップを徹底する。 ・工事関係車両のエコドライブを徹底する。 ・工事関係車両の点検・整備を徹底する。 ・工事関係車両については、「<u>貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱</u>」（愛知県，平成22年）に準じて、<u>NOx・PM法車種規制非適合車の使用抑制について工事仕様書に明記する</u>。 	<p>【工事関係車両の走行による大気汚染】 予測結果によると、二酸化窒素の寄与率は0.01～0.02%、浮遊粒子状物質は0.01%であることから、工事関係車両の走行に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質が周辺環境に及ぼす影響は小さいと判断する。</p> <p>大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値は、環境基準の値を下回るものの、予測地点のうち1地点で環境目標値を上回る。浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値は、環境基準の値及び環境目標値ともに下回る。</p> <p>また、建設機械の稼働による影響との重合についても、二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値は、環境基準の値を下回るものの、予測地点のうち1地点で環境目標値を上回る。浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値は、環境基準の値及び環境目標値ともに下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、二酸化窒素濃度について環境目標値を上回る地点があること、また、本予測では、現地調査結果による交通量に基づいて実施したが、実際には背景交通量の変化等により予測結果より濃度が高くなる可能性が考えられることから、<u>工事関係車両のエコドライブ</u>を徹底する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	<p>【施設の稼働による大気汚染】</p> <p>事業予定地のほか、一般環境調査地点として4地点で、窒素酸化物、浮遊粒子状物質、二酸化硫黄、塩化水素、ダイオキシン類及び水銀について、季節ごとに7日、計28日測定を行った。なお、4地点のうち1地点は大気汚染常時監視測定局であり、窒素酸化物と浮遊粒子状物質の測定を行っているため、その結果を利用した。</p> <p>二酸化窒素については、日平均値の最高値が0.06ppmを超える日はなかったが、0.04ppmを超える日は3地点で、春季に1日ずつあった。</p> <p>浮遊粒子状物質については、<u>1地点で春季に1日、日平均値の最高値が0.1mg/m³を超えたが、1時間値が0.2mg/m³を超えた時間はなかった。</u></p> <p>二酸化硫黄については、すべての地点で日平均値が0.04ppmを超えることはなかった。</p> <p>塩化水素、ダイオキシン類及び水銀についても、それぞれ、目標環境濃度、環境基準の値及び指針値を超えることはなかった。</p> <p>事業予定地における微小粒子状物質については、日平均値が35μg/m³を超えた日数の割合は21.4%であった。</p>	<p>【施設の稼働による大気汚染】</p> <p>1 二酸化窒素 バックグラウンド濃度を富田支所の一般局の測定結果とした寄与率は、一般環境調査地点で0.07～0.53%、最大着地濃度出現地点で0.60%と予測される。二酸化窒素の日平均値の年間98%値はすべての地点で0.033ppmと予測される。</p> <p>2 浮遊粒子状物質 バックグラウンド濃度を富田支所の一般局の測定結果とした寄与率は、一般環境調査地点で0.05～0.18%、最大着地濃度出現地点で0.23%と予測される。日平均値の2%除外値はすべての地点で0.052mg/m³と予測される。</p> <p>3 二酸化硫黄 バックグラウンド濃度を現地調査結果とした寄与率は、一般環境調査地点で0.10～0.80%、最大着地濃度出現地点で0.82%と予測される。供用時の日平均値の2%除外値は、0.008～0.018ppmと予測される。</p> <p>4 塩化水素 バックグラウンド濃度を現地調査結果とした寄与率は、一般環境調査地点で0.50～2.00%、最大着地濃度出現地点で2.38%と予測される。供用時の濃度は、すべての地点で0.002ppmと予測される。</p> <p>5 ダイオキシン類 バックグラウンド濃度を現地調査結果とした寄与率は、一般環境調査地点で0.09～0.75%、最大着地濃度出現地点で0.77%と予測される。供用時の濃度は、0.029～0.036pg-TEQ/m³と予測される。</p> <p>6 水銀 バックグラウンド濃度を富田支所での観測結果とした寄与率は、一般環境調査地点で0.91～5.65%、最大着地濃度出現地点で6.25%と予測される。供用時の濃度は、すべての地点で0.002μg/m³と予測される。</p>

環境保全措置	評価
<p>【施設の稼働による大気汚染】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ゴミ質の均一化を図り、適正負荷による安定した燃焼を維持することで、大気汚染物質の低減に努める。 ・ 各設備の定期点検を実施し、常に正常な運転を行うように維持管理を徹底する。 ・ ダイオキシン類対策として、燃焼温度、ガス滞留時間等の管理により安定燃焼の確保に努め、定期的な調査を実施して適正に管理する。 	<p>【施設の稼働による大気汚染】 予測結果によると、長期濃度予測では、年平均値における寄与率は最大着地濃度出現地点で、二酸化窒素0.60%、浮遊粒子状物質0.23%、二酸化硫黄0.82%、塩化水素2.38%、ダイオキシン類0.77%及び水銀6.25%であり、短期濃度予測では、寄与濃度はいずれも低い値であった。中高層住宅への影響予測においても、<u>高さの変化による濃度変化は見られない</u>ことから、施設の稼働に起因する大気汚染物質が周辺環境に及ぼす影響は小さいと判断する。</p> <p>また、大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、環境基準の値及び環境目標値を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、各設備の定期点検を実施し、常に正常な運転を行うように維持管理を徹底する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
大 気 質	<p>【施設関連車両の走行による大気汚染】 現地調査結果は【工事関係車両の走行による大気汚染】参照。</p>	<p>【施設関連車両の走行による大気汚染】</p> <p>1 二酸化窒素 年平均値の寄与率は、施設関連車両の走行による寄与が0.01～0.06%、施設の稼働による影響との重合については0.03～0.47%と予測される。施設関連車両の走行による二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値の予測値は0.030～0.042ppmで、施設の稼働による影響との重合についても同じ値と予測される。</p> <p>2 浮遊粒子状物質 年平均値の寄与率は、施設関連車両の走行による寄与が0.00～0.01%、施設の稼働による影響との重合については0.03～0.13%と予測される。施設関連車両の走行による浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値の予測値は0.046～0.052mg/m³で、施設の稼働による影響との重合についても同じ値と予測される。</p>
騒 音	<p>【建設機械の稼働による騒音】 現地調査の結果、事業予定地の敷地境界4地点における環境騒音（等価騒音レベル）は、国道302号沿いである西側で昼間59～61dB、夜間53～55dB、他の3地点では昼間51～58dB、夜間44～49dBであり、環境基準を達成していた。</p>	<p>【建設機械の稼働による騒音】 建設機械の稼働による事業予定地の敷地境界での騒音レベル（時間率騒音レベル）は60～67dB、近隣の中高層住宅付近では64～72dBと予測される。 また、導入可能な低騒音型の建設機械を使用した場合には、全て低騒音型ではない場合と比較して、敷地境界では0～5dB低くなることが予測される。</p>

環境保全措置	評 価
<p>【施設関連車両の走行による大気汚染】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設関連車両のアイドリング・ストップを徹底する。 ・施設関連車両のエコドライブを徹底する。 ・施設関連車両の点検・整備を徹底する。 ・<u>ごみ収集車の更新にあたっては低公害車を導入する。</u> 	<p>【施設関連車両の走行による大気汚染】 予測結果によると、二酸化窒素の寄与率0.01～0.06%、浮遊粒子状物質0.00～0.01%であることから、施設関連車両の走行に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質が周辺環境に及ぼす影響は小さいと判断する。</p> <p>大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値は、環境基準の値を下回るものの、環境目標値を上回る地点がある。浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値は、環境基準の値及び環境目標値ともに下回る。</p> <p>また、施設の稼働による影響との重合についても、二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値は、環境基準の値を下回るものの、環境目標値を上回る地点がある。浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値は、環境基準の値及び環境目標値ともに下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、二酸化窒素濃度について環境目標値を上回る地点があること、また、本予測では、現地調査結果による交通量等に基づいて実施したが、実際には背景交通量の変化等により、予測結果より濃度が高くなる可能性が考えられることから、施設関連車両の<u>エコドライブ</u>を徹底する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>
<p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 予測の前提とした措置 <ul style="list-style-type: none"> ・仮囲い（高さ3m）を設置する。 ・導入可能な低騒音型の建設機械を使用する。 2 その他の措置 <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械のアイドリング・ストップを徹底する。 ・建設機械の点検・整備を徹底する。 ・工事の実施にあたっては、丁寧な作業に努める。 ・<u>建設機械は、より小型のものを使用することを検討する。</u> 	<p>【建設機械の稼働による騒音】 予測結果によると、導入可能な低騒音型の建設機械を使用した場合には、全て低騒音型ではない場合と比較して、敷地境界では0～5dB低くなることから、周辺の環境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。</p> <p>建設機械の稼働による騒音レベルは、「騒音規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、中高層住宅における予測結果が事業予定地敷地境界よりも高くなることから、建設機械のアイドリング・ストップを徹底する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
騒 音	<p>【工事関係車両の走行による騒音】 既存資料調査によると、事業予定地周辺における道路交通騒音の平日昼間の等価騒音レベルは61～69dBであり、環境基準を達成している。</p> <p>6地点で行った現地調査の結果、道路交通騒音の昼間の等価騒音レベルは平日で61～70dB、土曜日、祝日で59～67dBであった。</p>	<p>【工事関係車両の走行による騒音】 工事関係車両の走行する4地点における昼間の等価騒音レベルは61～70dBと予測される。</p> <p>また、平日の現地調査結果に対し、工事関係車両の走行による増加分は4地点とも<u>0.0dB</u>と予測される。</p>
	<p>【施設の稼働による騒音】 現地調査結果は【建設機械の稼働による騒音】参照。</p>	<p>【施設の稼働による騒音】 施設の稼働による事業予定地の敷地境界4地点での寄与騒音レベル（時間率騒音レベル）は7～30dBで、供用時の騒音レベルは国道302号沿いの西側では61～67dBで規制基準を超過するが、他の3地点では46～60dBと予測される。</p> <p>また、近隣の中高層住宅における等価騒音レベルは、すべての高さで昼間は58dB、夜間は48dBと予測される。</p>
	<p>【施設関連車両の走行による騒音】 現地調査結果は【工事関係車両の走行による騒音】参照。</p>	<p>【施設関連車両の走行による騒音】 現地調査結果又は予測計算したバックグラウンド騒音レベルに対し、施設関連車両の走行する6地点における昼間の等価騒音レベルは、56～70dBと予測される。</p> <p>また、施設関連車両の走行による増加分は<u>0.0～0.3dB</u>と予測される。</p>

環境保全措置	評 価
<p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事関係車両のアイドリング・ストップを徹底する。 ・工事関係車両については、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・工事関係車両の点検・整備を徹底する。 	<p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>予測結果によると、工事関係車両の走行による騒音レベルの増加分は、全予測地点で1dB未満であることから、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断する。</p> <p>また、工事関係車両の走行による騒音レベルは、全予測地点で環境基準の値以下であった。</p> <p>本事業の実施にあたっては、工事関係車両のアイドリング・ストップを徹底する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>
<p>【施設の稼働による騒音】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要に応じて消音器の設置や回転数の制御を行う。 ・各設備の定期点検を実施し、常に正常な運転を行うように維持管理を徹底する。 	<p>【施設の稼働による騒音】</p> <p>予測結果によると、施設の稼働による騒音レベルは全予測地点で現況騒音レベルと同等であることから、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断する。</p> <p>また、施設の稼働による騒音レベルは、特定施設等を設置する工場等の騒音の規制基準値を現況で上回る地点を除き、全て規制基準値を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、現況で規制基準値を上回る地点があることから、各設備の定期点検を実施し、常に正常な運転を行うように維持管理を徹底する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>
<p>【施設関連車両の走行による騒音】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設関連車両のアイドリング・ストップを徹底する。 ・施設関連車両については、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・施設関連車両の点検・整備を徹底する。 	<p>【施設関連車両の走行による騒音】</p> <p>予測結果によると、施設関連車両の走行による騒音レベルの増加分は、全予測地点で1dB未満であることから、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断する。</p> <p>また、施設関連車両の走行による騒音レベルは、現況で環境基準の値を上回る地点を除き、全て環境基準の値以下であった。</p> <p>本事業の実施にあたっては、<u>現況</u>で環境基準の値を上回る地点があること、また、本予測では、現地調査結果による交通量等に基づいて実施したが、実際には背景交通量の変化等により、予測結果より騒音レベルが高くなる可能性が考えられることから、施設関連車両のアイドリング・ストップを徹底する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
振 動	<p>【建設機械の稼働による振動】</p> <p>現地調査の結果、事業予定地の敷地境界4地点における振動レベルは、西側で昼間40～42dB、夜間35～36dB、南側で昼間38dB、夜間32～34dB、他の2地点では昼間、夜間で30～31dBもしくは30dB未満であった。</p>	<p>【建設機械の稼働による振動】</p> <p>建設機械の稼働による事業予定地の敷地境界での振動レベルは、42～59dBと予測され、特定建設作業に伴う振動の規制に関する基準値以下と予測される。</p>
	<p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地周辺における道路交通振動の平日昼間の振動レベルは43～48dBであった。</p> <p>6地点で行った現地調査の結果、昼間の道路交通振動レベルは平日36～46dB、土曜日35～43dB、祝日34～42dBであった。</p>	<p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>現地調査地点6地点のうち、工事関係車両の走行する4地点における平日昼間の振動レベルは39～46dBと予測される。</p> <p>また、平日の現地調査結果に対し、工事関係車両の走行による増加分は4地点とも0.0dBと予測される。</p>
	<p>【施設の稼働による振動】</p> <p>現地調査結果は【建設機械の稼働による振動】参照。</p>	<p>【施設の稼働による振動】</p> <p>施設の稼働による事業予定地の敷地境界4地点での寄与振動レベルは37～54dBで、供用時の振動レベルは昼間、夜間とも39～54dBと予測される。</p>

環境保全措置	評 価
<p>【建設機械の稼働による振動】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械の点検・整備を徹底する。 ・工事の実施にあたっては、丁寧な作業に努める。 ・工事の実施にあたっては、事業予定地周辺の住居等に対して、一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つとして、閾値55dB（「地方公共団体担当者のための建設作業振動対策の手引き」（環境省、平成24年））に配慮する。 ・<u>建設機械は、より小型のものを使用することを検討する。</u> ・<u>問い合わせ窓口を設け、近隣住民などから苦情が寄せられた場合には適切に対応する。</u> 	<p>【建設機械の稼働による振動】 予測結果によると、建設機械の稼働による振動レベルは最大値で59dBであり、一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つの閾値55dBを上回るが、その範囲は事業予定地敷地境界直近に限られることから、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、<u>一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つの閾値55dBを上回ることから、建設機械の点検・整備を徹底する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</u></p>
<p>【工事関係車両の走行による振動】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事関係車両については、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・工事関係車両の点検・整備を徹底する。 ・工事関係車両の走行にあたっては、事業予定地周辺の住居等に対して、一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つとして、閾値55dBに配慮する。 	<p>【工事関係車両の走行による振動】 予測結果によると、工事関係車両の走行による振動レベルの増加分は、全予測地点で<u>1dB未満</u>であった。また、工事関係車両の走行による振動レベルは、一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つである閾値55dBを下回ることから、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、工事関係車両の点検・整備を徹底する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>
<p>【施設の稼働による振動】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・振動の大きい機器等は、防振ゴムの設置や、防振架台又は独立基礎上に設置する。 ・各設備の定期点検を実施し、常に正常な運転を行うように維持管理を徹底する。 ・施設関連車両の場内走行にあたっては、規定された制限速度の厳守を徹底する。 ・施設の稼働にあたっては、事業予定地周辺の住居等に対して、一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つとして、閾値55dBに配慮する。 	<p>【施設の稼働による振動】 予測結果によると、施設の稼働による振動レベルは最大で54dBであり、一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つである閾値55dBを下回ることから、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断する。</p> <p>また、施設の稼働による振動レベルは、特定施設等を設置する工場等の振動の規制基準値を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、各設備の定期点検を実施し、常に正常な運転を行うように維持管理を徹底する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
振 動	<p>【施設関連車両の走行による振動】 現地調査結果は【工事関係車両の走行による振動】参照。</p>	<p>【施設関連車両の走行による振動】 現地調査結果又は予測計算したバックグラウンド振動レベルに対し、現地調査地点6地点における振動レベルは、昼間36～52dB、夜間31～50dBと予測される。 また、施設関連車両の走行による増加分は<u>0.0～0.3dB</u>と予測される。</p>
低周波音	<p>既存資料調査によると、既存施設稼働中のG特性音圧レベル(L_{Geq})は、建屋壁面から1mで71dB～86dB、40mでは70dB～76dBであった。 また、事業予定地の敷地境界4地点の夜間における現地調査の結果は、平日で65dB～71dB、土曜日では60dB～71dB、祝日で59dB～68dBであった。</p>	<p>既存施設で行った調査結果から、施設の稼働による敷地境界におけるG特性音圧レベル(L_{Geq})は70～80dBと予測され、「心身に係る苦情に関する参照値」である92dBを下回る。 また、<u>既存施設での調査において、敷地境界の調査地点のうち、G特性音圧レベルの値が最も高かった地点での1/3オクターブバンド音圧レベルの予測値は、すべての中心周波数で物的苦情に関する参照値を下回るが、31.5Hz以上の各中心周波数では心身に係る苦情に関する参照値を上回ると予測される。</u></p>

環境保全措置	評 価
<p>【施設関連車両の走行による振動】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設関連車両については、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 施設関連車両の点検・整備を徹底する。 施設関連車両の走行にあたっては、事業予定地周辺の住居等に対して、一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つとして、閾値55dBに配慮する。 	<p>【施設関連車両の走行による振動】</p> <p>予測結果によると、施設関連車両の走行による振動レベルの増加分は、全予測地点で1dB未満であった。</p> <p>また、施設関連車両の走行による振動レベルは、一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つである閾値55dBを下回ることから、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、施設関連車両の点検・整備を徹底する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>
<p>1 <u>予測の前提とした措置</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 振動の大きい機器は、防振ゴムの設置や独立基礎上に設置する。 <p>2 <u>その他の措置</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて消音器の設置や回転数の制御を行う。 施設機器の運転管理において低周波音の発生の低減に努めるとともに、各設備の定期点検を実施し、常に正常な運転を行うように維持管理を徹底する。 	<p>予測結果によると、<u>事業予定地の敷地境界におけるG特性音圧レベルの最大値は80dBとなり、「低周波音問題対応の手引書」の心身に係る苦情に関する参照値を下回る。さらに、G特性音圧レベルの最大値を示した予測地点における、各中心周波数での1/3オクターブバンド音圧レベルの予測結果は、すべての中心周波数で「低周波音問題対応の手引書」の物的苦情に関する参照値を下回る。また、31.5Hz以上の各中心周波数では心身に係る苦情に関する参照値を上回るが、既存施設の稼働時において低周波音に係る苦情の記録はない。以上のことから、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断する。</u></p> <p>本事業の実施にあたっては、<u>予測結果によると31.5Hz以上の各中心周波数で心身に係る苦情に関する参照値を上回ることから、必要に応じて消音器の設置や回転数の制御を行う等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</u></p>

環境要素	調 査	予 測
悪 臭	<p>既存資料調査によると、既存施設稼働中に実施した悪臭調査の結果は、すべての特定悪臭物質の濃度は定量下限値未満であり、臭気指数も10未満であった。</p> <p>また、敷地境界4地点で<u>夏季の午前・午後</u>に行った現地調査の結果、1地点でアセトアルデヒドが0.006～0.007ppmと定量下限値を超えたが、規制基準未満であり、臭気指数は4地点とも10未満であった。</p>	<p>計画施設の供用時には、既存施設と同様の悪臭防止対策を講ずることから、既存施設での悪臭調査結果と同等の状況になると考えられる。</p> <p>既存資料調査結果によると、既存施設での臭気指数及び特定悪臭物質濃度は、<u>それぞれ悪臭対策指導指針に規定する指導基準値及び悪臭防止法に基づく規制基準値</u>を下回ることから、計画施設での臭気指数及び特定悪臭物質濃度は規制基準等を下回ると予測される。</p>
土 壌	<p>1 事業予定地の地歴</p> <p>事業予定地は昭和25年には田畑、昭和34年には富田焼却所の敷地及び田畑であったことが確認された。その後は、富田焼却所、富田工場として利用され、平成21年3月から富田工場は休止し、現在に至っている。</p> <p>2 <u>事業予定地及びその近傍の土壤汚染の状況</u></p> <p><u>事業予定地周辺において、鉛、砒素、ふっ素による土壤汚染及びふっ素による地下水汚染が公表されている。これらの土壤・地下水汚染の原因は特定されておらず、自然由来による汚染のおそれが考えられる。</u></p> <p>3 現地調査</p> <p>ダイオキシン類及び特定有害物質（重金属類）による土壤汚染の状況を、本事業において掘削を予定している構内道路及び管理棟横の表層について調査したところ、いずれの区画も、全項目で土壤汚染対策法に定める指定基準値等を下回った。</p>	<p>現地調査の結果では<u>土壤汚染は確認されなかったこと、及び現地調査範囲以外において土壤の掘削を行う場合には事前に土壤調査を行い、汚染が確認された場合には、関係法令に基づき適切な汚染拡散防止措置を実施することから、事業予定地及びその周辺への汚染土壤の飛散はないものと予測する。</u></p>

環境保全措置	評価
<p>1 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ごみピット内、灰ピット内及び投入ステージ内は常に負圧に保ち、外部への漏えいを防ぐとともに、吸引空気は、焼却炉の稼働時には燃焼用空気として炉内で使用し、臭気の熱分解を図る。また、全休炉時には、脱臭装置に送って悪臭を活性炭等で吸着処理した後に、場外に放出する。 ・ごみに含まれる悪臭物質は、炉内処理過程で高温に維持されることにより完全に分解される。 ・ごみピットには投入扉を設け、ごみ投入時以外は閉じておく。 ・機密性を高くした建物構造であり、投入ステージ出入口には、エアカーテン及びシェルターを設置し、臭気の漏えいを防止する。 ・ごみ収集車洗車場を投入ステージ内に設ける。 <p>2 その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各設備の定期点検を実施し、常に正常な運転を行うように維持管理を徹底する。 	<p>予測結果によると、計画施設での臭気指数及び特定悪臭物質濃度は規制基準等を下回ることから、施設からの臭気の漏えいによる周辺的环境に及ぼす影響は小さいと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、各設備の定期点検を実施し、常に正常な運転を行うように維持管理を徹底することにより、周辺的环境に及ぼす影響の低減に努める。</p>
<p>1 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>現地調査範囲以外において土壌の掘削を行う場合は、掘削を行う土地について、事前に「土壌汚染対策法」に規定する方法に準じた土壌調査及びダイオキシン類の調査を行う。</u> ・<u>汚染が確認された場合は、関係法令に基づき適切な汚染拡散防止措置を実施する。</u> <p>2 その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・掘削した土壌は場内での埋め戻しに利用するなどにより、可能な限り搬出しない計画とする。 ・掘削した土壌を搬出する際はシートを掛けるなどの飛散防止措置を行う。 ・大規模な土地の形質の変更を行うことになった場合は、「土壌汚染対策法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づき、必要な届出等を実施し、適切に対応する。 	<p>予測結果によると、<u>現地調査範囲では土壌汚染は確認されなかったこと、及び現地調査範囲以外において土壌の掘削を行う場合には事前に土壌調査を行い、汚染が確認された場合には、関係法令に基づき適切な汚染拡散防止措置を実施することから、周辺的环境に及ぼす影響はないと判断する。</u></p> <p>本事業の実施にあたっては、<u>掘削した土壌を搬出する際はシートを掛けるなどの飛散防止措置を行う等</u>の環境保全措置を講ずることにより、周辺的环境に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
廃棄物等	<p>【工事の実施による廃棄物等】</p> <p>既存資料調査及び現地調査の結果は、大気質【既存設備の解体・撤去による石綿の飛散】及び【既存設備の解体・撤去によるダイオキシン類の飛散】参照。</p>	<p>【工事の実施による廃棄物等】</p> <p>解体工事及び設備更新工事に伴い、金属くずが約4,151t、アスコンがらが約511t、混合廃棄物が約414t、コンクリートがらが約230t等、その他合計約6,031tの廃棄物が発生すると予測される。このうち、金属くず、コンクリートがら等は再資源化し、ガラスくず及び陶磁器くず、廃プラスチック類、混合廃棄物等は埋立処分する。</p> <p>これにより、残土を除く廃棄物等の再資源化量は約5,009t、再資源化率は約83.1%と予測される。</p> <p>また、石綿及びダイオキシン類除去作業で発生する廃棄物は、関係法令等に基づき適切に処理する計画である。</p>
		<p>【施設の稼働による廃棄物等】</p> <p>施設の稼働に伴い焼却灰及び飛灰、汚泥が発生し、その量は合計で年間約1.7万tと予測される。これらは埋立処分する予定である。</p>

環境保全措置	評 価
<p>【工事の実施による廃棄物等】</p> <p>1 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事に伴い発生する廃棄物等については、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、分別回収、再資源化及び減量化を実施する。 ・再資源化ができない廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正に処理する。 <p>2 その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・梱包材料等の簡素化や再利用可能なものとする等により、廃棄物の発生抑制に努める。 ・掘削した土壌は場内での埋め戻しに利用する等により、可能な限り搬出しない計画とする。 ・最新のリサイクル技術の情報収集に努め、可能な限り再資源化を図る。 	<p>【工事の実施による廃棄物等】</p> <p>予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、残土を除く廃棄物の発生量の約83.1%の再資源化が図られる。また、石綿及びダイオキシン類除去作業で発生する廃棄物は、関係法令等に基づき適切に処理することから、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、最新のリサイクル技術の情報収集に努め、可能な限り再資源化を図る等の環境保全措置を講ずることにより、廃棄物等による環境負荷のさらなる低減に努める。</p>
<p>【施設の稼働による廃棄物等】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・廃棄物等はそれぞれ保管し、適宜分析を行うことにより、性状を把握する。処理にあたっては、関係法令等を遵守して、適正に行う。 ・民間灰資源化事業者の活用や最新のリサイクル技術の情報収集に努め、再資源化を図る。 ・施設の定期的な補修工事、機能検査及び機器点検等により、施設の性能を維持し、安定的な施設の稼働に努める。 	<p>【施設の稼働による廃棄物等】</p> <p>予測結果によると、焼却灰及び飛灰、汚泥は合計で年間約1.7万t発生し、埋立処分を行う予定であるが、関係法令等に基づき適正に処理することから、廃棄物等による周辺環境に及ぼす影響は小さいと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、再資源化の推進や、施設の定期的な補修工事、機能検査及び機器点検等を行い、施設の性能を維持し、安定的な施設稼働に努める等の環境保全措置を講ずることにより、廃棄物等による環境負荷のさらなる低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
温室効果ガス等		<p>【工事中の温室効果ガス】</p> <p>工事中における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、建設機械の稼働により約2,118t-CO₂、建設資材の使用により約729t-CO₂、建設資材等の運搬により約1,338t-CO₂、廃棄物の発生により約242t-CO₂であり、これらの合計は、<u>約4,427t-CO₂</u>と予測される。</p>

環境保全措置	評価
<p>【工事中の温室効果ガス】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。</p> <p>1 建設機械の稼働</p> <ul style="list-style-type: none"> ・省エネルギー型の建設機械を使用するなど、燃料消費の低減に努める。 ・建設機械のアイドリング・ストップを徹底する。 ・建設機械の点検・整備を徹底する。 <p>2 建設資材の使用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設資材等については、強度、耐久性及び機能等を踏まえ、再生品や再利用が可能なものの使用に努める。 ・型枠木材は、転用計画を立てるとともに、鋼製型枠、特殊金網、樹脂製型枠等の使用に努め、木材使用量を減らすよう努める。 ・更新設備関係の建築材料を選択する際、二酸化炭素の排出量が少ないものを使用するよう努める。 <p>3 建設資材等の運搬</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事関係車両のアイドリング・ストップを徹底する。 ・工事関係車両のエコドライブを徹底する。 ・工事関係車両の点検・整備を徹底する。 <p>4 廃棄物の発生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事に伴い発生する廃棄物については、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、建築廃材の分別回収、再資源化及び減量化に努める。 ・搬入物梱包材の再資源化及び減量化に努める。 	<p>【工事中の温室効果ガス】 予測結果によると、工事中に発生する温室効果ガス排出量は約4,427t-CO₂であり、建設機械の稼働に伴う温室効果ガス排出量が最も多くを占めている。</p> <p>本事業の実施にあたっては、建設機械及び工事関係車両のアイドリング・ストップを徹底する、搬入物梱包材の再資源化及び減量化に努める等の環境保全措置を講ずることにより、温室効果ガス排出量の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
温室効果ガス等	<p>【存在・供用時の温室効果ガス】</p> <p>現地調査によると、事業予定地においては、敷地境界に沿って<u>サクラ、クスノキ等の高木等による緑化が施されており、緑化面積は約7,730m²、緑化率は約31%となっている。</u></p>	<p>【存在・供用時の温室効果ガス】</p> <p>施設の供用等に伴う<u>温室効果ガス排出量は、施設の稼働により約21,003t-CO₂/年、施設関連自動車交通の発生・集中により約1,360t-CO₂/年と予測される。また、緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定により約136t-CO₂/年、発電や熱の供給により約10,132t-CO₂/年が削減されると予測され、これらを合計した排出量は、約12,095t-CO₂/年と予測される。</u></p> <p>既存施設の供用等に伴う<u>温室効果ガス排出量は合計で約7,887t-CO₂/年と予測され、約4,208t-CO₂/年の増加と予測される。</u></p>
	<p>【オゾン層破壊物質】</p> <p>空調設備の冷媒として、代替フロンである<u>ハイドロクロロフルオロカーボンが約216kg使用されていたが、平成21年3月に全て回収され、適切に処理されたことを確認した。</u></p>	<p>【オゾン層破壊物質】</p> <p>既存施設で使用されていたフロン類は既に回収され、適切に処理されていることから、既存設備の解体・撤去に伴うフロン類の大気への放出はないと考えられる。</p>

環境保全措置	評 価
<p>【存在・供用時の温室効果ガス】</p> <p>1 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・焼却に伴う廃熱を給湯及び空調にも利用し、エネルギーの有効利用を図る。 ・焼却に伴う蒸気を使用して発電した電力を施設で使用し、さらに余剰電力は電力会社に売電することで有効利用を図る。 <p>2 その他の措置</p> <p>ア 施設の稼働</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大容量の送風機及びクレーン等のモーターはインバーター制御による省エネルギー対策を行い、その他の機器についても省エネルギー型の機器の採用などエネルギーの有効利用に努める。 ・施設の設定備機器及び照明や空調設備は可能な限り省エネルギー型を採用する。 ・再生可能なエネルギーの積極的な導入を行う。 ・各設備の定期点検を実施し、常に正常な運転を行うように維持管理を徹底する。 <p>イ 施設関連自動車交通の発生・集中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>ごみ収集車の更新にあたっては低燃費車を導入する。</u> ・施設関連車両のアイドリング・ストップを徹底する。 ・施設関連車両のエコドライブを徹底する。 ・施設関連車両の点検・整備を徹底する。 <p>ウ 廃棄物の発生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の実施により発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、減量化及び再利用・再資源化に努める。 <p>エ 緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緑地等については、適切に維持・管理作業を行う。 ・緑地の維持・管理に関する年間スケジュールを立て、清掃、灌水、病害虫の駆除等を計画的に行う。 ・現状の緑化率の維持に努める。 <p>オ ごみ焼却に係る発電等による二酸化炭素の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>廃棄物発電は、より高い発電効率及び発電容量とするよう努める。</u> 	<p>【存在・供用時の温室効果ガス】</p> <p>予測結果によると、施設の供用に伴う年間の温室効果ガス排出量は、計画施設ではごみ焼却による発電等により45.9%低減される。一方、平成23年4月から、プラスチック類の埋立回避のため、それまで不燃ごみとしていたプラスチック製品を可燃ごみとしたこと等により、ごみに含まれるプラスチック含有量が増えたため、既存施設よりも計画施設の方が、合計では53.4%増加する。</p> <p>なお、「名古屋市第4次一般廃棄物処理基本計画」において、平成32年度にはごみ処理工場1工場分のごみ処理量削減及び資源分別量の増加を目標としている。ごみの発生抑制と併せて資源であるプラスチック製容器包装等の分別徹底を実施しており、今後ともその取り組みを続けていくことで、目標を達成するものと考えている。目標達成により名古屋市全体のごみ処理量及びごみに含まれるプラスチック類の量は減少することから、施設の供用に伴う温室効果ガス排出量は低減するものと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、各設備の定期点検を実施し、常に正常な運転を行うように維持管理を徹底する、<u>ごみ収集車の更新にあたっては低燃費車を導入する</u>、施設関連車両のアイドリング・ストップを徹底する等の環境保全措置を講ずることにより、温室効果ガス排出量の低減に努める。</p>
/	<p>【オゾン層破壊物質】</p> <p>予測結果によると、フロン類の大气への放出はないと考えられることから、フロン類の影響はないと判断する。</p>

環境要素	調 査	予 測
安 全 性	<p>【工事中】</p> <p>現地調査の結果、事業予定地周辺の自動車交通量は、平日及び土曜日の交通量が祝日の交通量を上回っていた。</p> <p>事業予定地周辺は、主要交差点に信号機や横断歩道等の交通安全施設が整備されており、主要道路においては歩車道分離がなされていた。</p> <p>また、事業予定地の出入口前が通学路となっている小・中学校はなかった。</p>	<p>【工事中】</p> <p><u>工事関係車両の発生集中による自動車交通量の増加率は平日で0.5～0.6%、土曜日で0.5～0.7%、祝日で0.6～0.7%と予測される。</u></p> <p>工事関係車両の出入口となる事業予定地の西側出入口では、平日のピーク時に24台/時の工事関係車両が出入りし、41人/時の歩行者及び61台/時の自転車との交錯が予測される。</p>
緑 地 等	<p>【供用時】</p> <p>既存資料調査及び現地調査は、【工事中】参照。</p>	<p>【供用時】</p> <p>施設関連車両の発生集中による自動車交通量の増加率は1.0～1.4%と予測される。</p> <p>施設関連車両の出入口となる事業予定地の西側出入口では、平日のピーク時に122台/時の施設関連車両が出入りし、41人/時の歩行者並びに61台/時の自転車との交錯が予測される。</p>
	<p>現地調査については、温室効果ガス等【存在・供用時の温室効果ガス】を参照。</p>	<p>現況の緑地等を生かし、さらに事業予定地南側の駐車場、給油所跡及び噴水跡地には新たに緑化等を施すこととした。</p> <p>なお、管理棟横にエレベーターを設置するため、当該場所の緑地の一部を撤去する。</p> <p>新設する緑地等の緑化面積は約600m²、エレベーターの設置により減少する緑化面積は約30m²の予定であり、現況の緑化面積約7,730m²に対し、計画施設の緑化面積は約8,300m²となる。</p> <p>事業予定地の敷地面積は約24,680m²で、緑化面積は約8,300m²を計画しており、緑化率は約34%となる。</p>

環境保全措置	評価
<p>【工事中】</p> <p>1 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事関係車両出入口を幹線道路側とすることにより、生活道路に大型車両が進入しないよう配慮する。 ・工事関係車両の運転手には、走行ルートや適正な走行の遵守を指導し、徹底させる。 <p>2 その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事関係車両出入口付近では、視認性を良好に保ち、交通誘導員を配置することにより、工事関係車両の徐行及び一時停止を徹底させ、歩行者及び自転車の安全性に対して特に注意を払う。 ・工事関係車両の走行については、安全運転を徹底させる。 	<p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、工事関係車両の走行ルート上の各区分における工事関係車両による交通量の増加率は0.5～0.7%となるが、主な走行ルートである国道302号には緩衝帯が設けられ歩車道分離がなされていること、主要道路との交差する位置には信号機や横断歩道が整備されていることから、工事関係車両の走行による安全性への影響は小さいと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、工事関係車両の走行については、安全運転を徹底させる等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の交通安全に及ぼす影響の低減に努める。</p>
<p>【供用時】</p> <p>1 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ごみ収集車等の走行ルートについては、周辺の交通事情に配慮する。 ・ごみ収集車等の事業予定地への出入りは、西側出入口のみから行うこととする。 <p>2 その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設関連車両出入口付近における安全性を高めるため、カーブミラー、誘導サイン、回転灯等の安全のための設備を配置し、歩行者等の通行の安全を確保する。 ・外部の交通に影響を与えない内部動線、待車スペースを確保する。 ・施設関連車両の走行については、安全運転を徹底させる。 	<p>【供用時】</p> <p>予測結果によると、施設関連車両の走行ルート上の各地点の施設関連車両による交通量の増加率は1.0～1.4%となるが、これらのルートは、緩衝帯やマウントアップ等により歩車道分離がなされていること、主要道路との交差する位置には信号機や横断歩道が整備されていること、<u>施設関連車両が出入りする事業予定地出入口には信号が設置されていること</u>から、施設関連車両の走行による安全性への影響は小さいと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、施設関連車両の走行については、安全運転を徹底させる等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の交通安全に及ぼす影響の低減に努める。</p>
<p>1 <u>予測の前提とした措置</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事中に一時的に緑地等を撤去する場合には、供用時には現況と同様の緑地等を施す。 ・新たな緑地の設置にあたっては、現況緑地等を考慮した樹種等を選定する。 <p>2 <u>その他の措置</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・緑地等の適切な維持・管理を行う。 ・緑地の維持・管理に関する年間スケジュールを立て、清掃、灌水、病害虫の駆除等を計画的に行う。 ・新たに舗装等を行う場合は、可能な限り保水性舗装を施す。 	<p>予測結果によると、事業予定地内の緑地等に、新たな緑地等を追加することにより、緑化面積は約8,300㎡となり、緑化率は約31%から約34%となる。これは、現況の緑化面積約7,730㎡及び「緑のまちづくり条例」に基づく緑化率の規制値20%を上回る。これにより、現在の緑地環境の維持がなされるものと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、緑地等の適切な維持・管理を行う等の環境保全措置を講ずることにより、良好な緑地環境の維持に努める。また、工場東側の緑地部分については、既存施設稼働時と同様、市民の利用に供することにより、地域との調和を図る。</p>

