

名古屋市南陽工場設備更新事業
に係る見解書

(廃棄物処理施設の建設)

令和2年2月

名古屋市

はじめに

本見解書は、「名古屋市環境影響評価条例」（平成 10 年名古屋市条例第 40 号）に基づき、環境影響評価準備書に対する市民等の意見についてその内容を整理したうえ、事業者としての見解を示したものである。

また、環境影響評価準備書の記載内容に誤りがあったため、見解書の作成にあたり、環境影響評価準備書の記載内容の訂正についても示したものである。

目 次

1 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地	1
2 対象事業の名称及び種類	1
3 意見の概要及び事業者の見解	1
(1) 環境影響評価に関する事項	2
対象事業の名称、目的及び内容	2
対象事業の実施予定地及びその周辺地域の概況	4
対象事業に係る環境影響評価の項目	6
(2) 環境影響評価	8
大 気 質	8
悪 臭	16
騒 音	18
振 動	26
低周波音	28
土 壌	28
地 下 水	30
地 盤	30
安 全 性	30
廃棄物等	30
緑 地	32
景 観	32
温室効果ガス等	34
(3) 環境影響評価の手続に関する事項	38
市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解	38
(4) 用語解説	42
4 環境影響評価準備書の記載内容の訂正について	44

<略 称>

以下に示す法律名等については、略称を用いた。

法 律 名 等	略 称
「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和 45 年法律第 137 号）	「廃棄物処理法」
大気汚染常時監視測定局	常監局
一般環境大気測定局	一般局
自動車排出ガス測定局	自排局
環境影響評価方法書	方法書
環境影響評価準備書	準備書
環境影響評価準備書資料編	資料編
環境影響評価書	評価書
環境影響評価書資料編	評価書資料編

1 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地

〔事業者名〕 名古屋市

〔代 表 者〕 名古屋市長 河村たかし

〔所 在 地〕 名古屋市中区三の丸三丁目 1 番 1 号

2 対象事業の名称及び種類

〔名 称〕 名古屋市南陽工場設備更新事業

〔種 類〕 廃棄物処理施設の建設

（「廃棄物処理法」第 8 条第 1 項に規定するごみ処理施設の設置）

3 意見の概要及び事業者の見解

準備書に対する市民等の意見の概要及び事業者の見解は、次に示すとおりである。

市民等の意見の提出件数、項目及び意見数

提出件数	意見の項目	意見数
1 件	環境影響評価に関する事項	11
	環境影響評価	46
	環境影響評価の手續に関する事項	2
	用語解説	2

(1) 環境影響評価に関する事項

項 目	意見の概要
対象事業の名称、目的及び内容	[排ガス処理計画について] *p16 排ガス処理計画で排ガス濃度が記載してあるが、どの程度事業者が環境上の努力をしているかが分かるよう、それぞれの項目について、参考として規制基準を追加すべきである。環境法令の指定・規制等の(イ)規制基準等 p100 では“計画施設においては…「大気汚染防止法」に基づくばい煙発生施設に該当し、硫黄酸化物、ばいじん、塩化水素、窒素酸化物及び水銀について、排出基準が適用される。”とあるが、その具体的な値は資料編 p22～を見ながら、いちいち本文の施設能力を確認しないと値が判明しないため理解ににくい。ダイオキシン類 p100 についても同様である。
	[建設機械の稼働による大気質、騒音及び振動の影響が最大となる時期について] *p23 建設機械の月別稼働台数が図示され、その後、大気質、騒音及び振動の影響が最大となる時期が表で結果だけが 32 か月目などとしてあるが、他の箇所のように根拠が資料編 p2、p3 に示してあることが明記されていない。予測条件の基本となる値であるため、台数だけではなく、月別の NOx、SPM 排出量、月別の合成騒音、振動レベルを本編で図示すべきである。
	[建設機械の稼働に係る予測時期（大気質）について] *資料編 p2 建設機械の稼働による NOx、SPM の年間排出量（12 か月積算値）が示しており、排出係数及び排出量は「道路環境影響評価の技術手法」に基づき算出したとあるが、その根拠となる工事計画がないため、確認できない。どの月にどの建設機械が稼働しているのか明記すべきである。本編 p149 は予測年次だけの年間稼働時間から年間排出量を示しただけであり、工事の平準化等を検討できない。
	[建設機械の稼働に係る予測時期（騒音及び振動）について] *p23 建設機械の月別稼働台数が図示され、その後、騒音及び振動の影響が最大となる時期が 32 か月目としてあるが、騒音及び振動の場合は、距離による減衰効果が大きいため、遠くの発生源はあまり影響しない。近くにどれだけ大きな発生源があるかが決定的となるため、大きな発生源が敷地境界線に近い場合も予測時期とすべきである。
	[工事関係車両の走行による大気質、騒音及び振動の影響が最大となる時期について] *p24 工事関係車両の月別走行台数が大型車類、小型車類に図示され、その後、大気質、騒音及び振動の影響が最大となる時期が表で結果だけが 41 か月目などとしてあるが、他の箇所のように根拠が資料編 p4, 5 に示してあることが明記されていない。予測条件の基本となる値であるため、台数だけではなく、月別の NOx、SPM 排出量、月別の合成騒音、振動レベルを資料編ではなく、本文で図示すべきである。

事業者の見解

○ご意見を踏まえ、評価書においては表 1-2-10「排ガス処理計画」に大気汚染防止法等に基づく基準値を併記します。なお、計画施設の排ガス濃度及び基準値は下表のとおりです。

項 目	計画施設の排ガス濃度	基準値
ばいじん	0.01 g/ m ³ _N 以下	0.04 g/ m ³ _N 以下
窒素酸化物	25 ppm 以下	250 ppm 以下
硫黄酸化物	10 ppm 以下	(173 ppm 以下)
塩化水素	10 ppm 以下	(430 ppm 以下)
ダイオキシン類	0.05 ng-TEQ/m ³ _N 以下	0.1 ng-TEQ/m ³ _N 以下
水 銀	30 μg/ m ³ _N 以下	30 μg/ m ³ _N 以下

注) 1:いずれも標準酸素濃度 12%に補正した状態での濃度を示す。

2:「基準値」は、現行法に基づく新設の施設に適用される基準値を示す。

3:「基準値」の欄で括弧書きの数値は、以下の式により換算した値である。

硫黄酸化物濃度 (ppm) = 硫黄酸化物 (m³_N/h・炉) ÷ 乾き排ガス量 (m³_N/h・炉) × 10⁶

塩化水素濃度 (ppm) = 塩化水素濃度 (mg/m³_N) ÷ 分子量 36.5 (g/mol) × モル体積 22.4 (L/mol)

○建設機械の稼働による大気質、騒音及び振動の影響が最大となる時期の詳細については、「資料 1-2 (資料編 p.2) 」に示した旨を、準備書 p.23(5)ア「建設機械」の見出しに記載しています。
○ご意見を踏まえ、評価書においては、資料 1-2「建設機械の稼働による予測時期」に示した内容を本編に記載します。

○ご意見を踏まえ、評価書資料編においては、建設機械（種類別）の月別稼働台数を記載します。
○工事の平準化については、今後設計を進める中で更に検討し、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努めます。

○敷地境界付近における建設機械を用いた作業については、大型クレーンの使用や外構工事でのバックホウの使用等が想定されますが、建設機械の詳細な配置については、今後設計を進める中で検討するため、合成騒音レベル及び合成振動レベルを基に予測時期を設定しました。
○工事の実施にあたっては、建設機械の配置に十分留意し、敷地境界付近で作業を行う場合には適宜騒音・振動調査を行い、周辺環境への影響を確認するとともに、丁寧な作業に努めるなど周辺の環境に及ぼす影響の低減に努めます。

○工事関係車両の走行による大気質、騒音及び振動の影響が最大となる時期の詳細については、「資料 1-3 (資料編 p.4) 」に示した旨を準備書 p.24(5)イ「工事関係車両」の見出しに記載しています。
○ご意見を踏まえ、評価書においては、資料 1-3「工事関係車両の走行による予測時期」に示した内容を本編に記載します。

項 目	意見の概要
対象事業の 名称、目的 及び内容	[工事関係車両の走行による予測時期（大気質、騒音及び振動）について] ＊資料編 p4, 5 工事関係車両による NOx、SPM の年間排出量（12 か月積算値）、合成騒音レベル、等価交通量が示してあるが、予測 3 地点（本編 p163 など）毎に交通量が異なるため、これらの値は異なるはずである。本来は 3 地点ごとの影響が最大となる月を選定すべきであるし、最低限、どの地点での交通量（大型車類、小型車類別）かを示すべきである。
対象事業の 実施予定地 及びその周 辺地域の概 況	[二酸化窒素の測定結果について] ＊p55 大気環境の常監局位置図 p52 等で、宝神（ホウジン）観測所（国土交通省中部地方整備局）のデータを県・市の常時監視測定局と同等の位置づけで扱っていることは、望ましいが、二酸化窒素測定結果で、“環境目標値”の達成状況を“－”として、“注）4：宝神観測局における環境目標値の達成状況については、出典において評価が行われていないことから「－」とした。”とあるのは非常識である。“日平均値の年間 98％値”で、国の環境基準も市条例の環境目標値も評価するので、評価できないことはなく、誰が見ても市条例の環境目標値を達成しておらず「×」とすべきである。 このような扱いだから、市環境白書（平成 30 年版）では平成 29 年度に「二酸化窒素 市内では一般局 11 局、自排局 7 局の計 18 局で測定し、全測定局で環境基準を達成し、17 測定局で環境目標値を達成しました。」（本塩公園だけが環境目標値未達成）p37、p40 という、非現実的な評価をすることになる。現状把握には国土交通省の 10 局の測定結果も含め、自排局 17 局中 4 局（本塩公園、宝神観測局、いろは町観測局、要町観測局）が環境目標値未達成、とすべきである。31 年白書では平成 30 年度のデータなので、名古屋市 1 局（本塩公園）、国 3 局（宝神観測局、東築地町観測局、要町観測局）の 4 局で環境目標値未達成と記載すべきである。 [道路交通騒音の調査結果について] ＊p61 道路交通騒音の現状を「環境基準（幹線交通を担う道路に近接する特例基準値）から 5dB 減じた値」とも比較し“一般国道 23 号や主要県道名古屋中環状線等において…超過している測定地点がある。”としたことは、市としての英断であるが、本文と整合をとるために、表 1-4-29 道路交通騒音調査結果で、“網掛けは、環境基準に適合していないことを示す。”だけではなく、「環境基準（幹線交通を担う道路に近接する特例基準値）から 5dB 減じた値」も別の記号で示すべきである。 [高度地区の指定について] ＊p81 都市計画法に基づく高度地区で“事業予定地は、一部を除いて絶対高 31m 高度地区に指定されている。”とあるが、この遵守状況を確認するため、施設概要 p10 等に敷地面積、建築面積の他、建築物の高さを記載すべきである。また工事概要 p19～21 の断面図イメージ図（断面図）に縮尺を入れて高さのイメージが出るようにすべきである。さらに、排ガス処理計画 p16 で煙突高さが 100m となっているが、絶対高 31m 高度地区でもこれが許される理由を明記すべきである。

事業者の見解

○各走行ルートにおける工事関係車両の走行割合は、適切な配車計画となるよう工事契約後に工事業者と協議し決定する予定であり、現時点では未定であるため、工事関係車両が全て走行した場合の年間排出量（窒素酸化物及び浮遊粒子状物質）、合成騒音レベル、等価交通量を算出し、予測時期を設定しました。

○ご意見を踏まえ、評価書においては、表 1-4-20「二酸化窒素測定結果（平成 30 年度）」及び表 1-4-21「浮遊粒子状物質測定結果（平成 30 年度）」に示した宝神観測局の環境目標値の達成状況を「－」から「×」に修正します。

○ご意見を踏まえ、評価書においては表 1-4-29「道路交通騒音調査結果（平成 24 年度、平成 25 年度）」のうち「環境基準（幹線交通を担う道路における特例基準値）から 5dB 減じた値」を超過しているものについては下線を付して示します。

○建築物及び煙突の高さについては、準備書 p. 10 の表 1-2-7「施設概要」の「建物構造」の欄に記載しています。

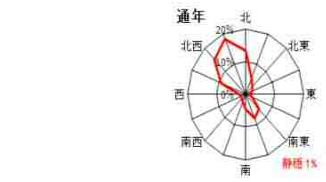
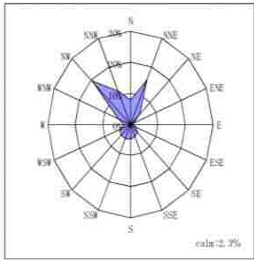
○ご意見を踏まえ、評価書では図 1-2-11～図 1-2-13 のイメージ図（断面図）において、工場棟の屋上に「GL+39.9m」、煙突の頂部に「GL+100m」と記載します。

○絶対高 31m高度地区は、「名古屋市都市計画高度地区の変更」（平成 20 年名古屋市告示第 459 号）により、平成 20 年 10 月 31 日に新設された高度地区です。工場棟及び煙突は、絶対高 31m 高度地区の指定前に建築された既存建築物であるため、建替えを行う場合を除き、当該規制は適用されません。（既存建屋を再利用する設備更新工事は建替えに該当しません。）ご意見を踏まえ、評価書においては表 1-2-7「施設概要」の注釈に上記の内容を記載します。

項 目	意見の概要
対象事業の実施予定地及びその周辺地域の概況	[上下水道の整備状況について] ＊p97 上下水道の整備状況で“事業予定地周辺では下水道の建設工事が進められており、事業予定地北側の藤前一丁目の一部では公共下水道の供用が開始されている。”とあるが、事業計画（給排水計画）p16で“計画施設においては、事業予定地北側で供用予定の公共下水道へ接続し、下水道へ放流する。”、環境影響評価の項目として選定しなかった理由 p116で“工事中の排水は、適切な水処理を行い、公共下水道に放流する。”とあるため、令和2年度の工事開始予定日 p19までに事業予定地に公共下水道が接続する確証が必要である。
対象事業に係る環境影響評価の項目	[有害物質等保管場所について] ＊p116 環境影響評価の項目として選定しなかった理由として、水質・底質について“工場棟内の有害物質等保管場所には浸水防止措置を講じるなど、洪水が生じた場合の浸水を防止し、有害物質等が流出しないようにすることから、周辺への影響は小さいと考えられる。”とあるが、有害物質等保管場所の位置、構造、浸水防止措置の詳細を事業計画等で記載すべきである。

事業者の見解
○公共下水道への接続に向けて関係部署と協議を進めており、工事排水は公共下水道への接続後に排出します。
○浸水防止措置の詳細については、今後設計を進める中で検討してまいりますが、近年の激甚化する災害を踏まえた浸水対策を講じます。

(2) 環境影響評価

項 目	意見の概要
大 気 質	[地上気象調査結果（風配図）について] *p130 現地気象の文献調査は “年間の最多風向は、名古屋地方気象台が北北西（NNW）、惟信高校が北西（NW）” p51 としているが、事業地の現地調査と異なる。 気象の状況（風配図）で年間を通してNEが最多頻度であることは常識的に納得できるが、NNEが2番目に突出している。これは名古屋地方気象台とも、直近の惟信高校の統計とも異なるものであり、その原因を分析しておく必要がある。大気予測をブルーム式・パフ式で行う前提の周囲が平坦な土地という条件が異なるのかもしれない。 風配図 観測地点：名古屋 統計期間：1981-2010年 北緯：35度10分 東経：136度57.9分 観測所の高さ：51m 風速計の高さ：17.9m  名古屋地方気象台  準備書 p130 事業地の 現地調査
	[予測方法について] *p147、p153 大気質の予測方法（建設機械稼働の二酸化窒素、浮遊粒子状物質）で、ブルーム式、パフ式を用い、注）で“事業予定地周辺の状況（地形や建物の立地など）を踏まえ、予測手法について検討した結果、調査地域はほぼ平坦な地形であることから、ブルーム式及びパフ式による予測を行うこととした。”とあるが、事業予定地周辺の地質断面図 p38、p39 では南側と東側に大きな堤防があり、その高さは6.6m p30 と2階建て以上の高さが連続しており、平坦という判断には疑問がある。更に、方法書への市長意見で”周囲の建造物が風向・風速に影響を与えるおそれがあるため、堤防等による影響を考慮し“p450と指摘しているほどである。まして、海岸沿いであり、陸風と海風の変化も大きい。直近の惟信高校の風配図とも異なる。本当に平坦地の予測方法が適切なものの検討内容が必要である。 p177（施設稼働の二酸化窒素、浮遊粒子状物質等）、p190（施設稼働の短期濃度予測）、p164、p171（工事関係車両・施設関連車両の二酸化窒素、浮遊粒子状物質）でも、ブルーム・パフ式の適用について、同様意見である。

事業者の見解

○地上気象については、「地上気象観測指針」（気象庁，平成 14 年）及び「環境大気常時監視マニュアル第 6 版」（環境省，平成 22 年）に定める方法により調査を行いました。事業予定地内の現地調査場所、名古屋地方気象台及び惟信高校については、それぞれ周辺の建物の立地状況等が異なるため、風配図の傾向に差が生まれたと考えられます。

- 準備書 p. 30 に記載した堤防高さ 6.6m は、東京湾平均海面（T.P.）を基準とした高さを示しており、南陽工場の地盤（T.P. +4.1m）との差は 2.5m です。また、地上気象の調査（風向・風速）については、方法意見書を受け「気象観測の手引き」（気象庁，平成 10 年）を参考に、南陽工場の地盤（T.P. +4.1m）から 10m の高さで実施しました。
- 大気質の予測手法については、事業予定地周辺が「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省、独立行政法人土木研究所，平成 25 年）の「予測手法の適用性の目安」に示された谷地形等にあたらな（ほぼ平坦な地形である）ことから、一般地形部の予測手法として「最も適する」とされている大気拡散式（プルーム式及びパフ式）を用いました。

予測手法の適用性の目安

予測手法	地形における適用性		道路構造における適用性	
	一般地形部	谷地形等	一般的な道路構造	特殊な道路構造
大気拡散式	◎	△ ^{注 1)}	◎	○
統計的方法	○	×	○	×
模型実験	—	△ ^{注 2) 注 3)}	—	○
野外拡散実験	—	△ ^{注 2) 注 3)}	—	△ ^{注 4)}
類似事例による推定	○	△	○	△
数値解析モデル	—	△ ^{注 3)}	—	△ ^{注 3)}

注) 表中の記号の意味は次のとおり。◎印：「最も適する」、○印：「適する」、△印：「条件によっては適さない場合がある」、×印：「適さない」、—印：「通常は必要としない」

注 1) 地形条件によっては補完が必要。注 2) 大気拡散式の補完方法として有用な方法。

注 3) 妥当性の検証が必要。

注 4) 類似構造での実験となり、類似性の検討が必要。

出典) 「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省、独立行政法人土木研究所，平成 25 年）

項 目	意見の概要
大 気 質	[予測条件（気象条件）について] *p130 建設機械稼働の二酸化窒素予測で、気象条件は“風速をべき乗則により、排出源高さの風速に補正した。”とあり、資料編 p274 では建設機械稼働で、大気安定度 A～G に応じて 0.1～0.30 としているが、工事関係車両及び施設関連車両では、平坦地で適用されるブルーム・パフ式を用いているにも関わらず、障害物のない平坦地なら $1/7=0.143$ や、郊外なら $1/5$ を用いず、市街地の $1/3=0.33$ と大きな値を一律に用いている。 $U=U_0 (H/H_0)^{\alpha}$ で計算しているため、$H=1.0m$、$H_0=10m$、$\alpha=1/3$ なら、$U=0.46U_0$、$\alpha=1/7$ なら、$U=0.72U_0$ となり、風速が 1.5 倍となり、ブルーム・パフ式では濃度は風速に反比例するため、予測結果は建設機械稼働と比べて $2/3$ 倍($=1/1.5$)と小さくなってしまう。
	[建設機械に係る大気汚染物質排出量の算定について] *p149 建設機械からの排出量算定（未対策～2 次対策型）に疑問がある。まず、第 3 次対策型がすでに平成 18 年 3 月 17 日付けで「第 3 次排出ガス対策型建設機械指定要領」で定められ、平成 28 年 8 月 30 日に最終改正されている。それにも関わらず、第 3 次対策型を 1 機種も選定していない。例えば、“未対策”となっている“全周回転掘削機”は、すでに 1 次対策型が 43 機種、2 次対策型が 13 機種指定されており、平成元年 9 月 27 日には 5 機種が追加指定されている。これらはその時々の指定要領により、「排出ガス対策型原動機技術基準」に適合する原動機を認定することができる。として、例えば 3 次対策型の NO_x は $130kw\sim560kw$ 以下（計画は $288kw$）で $3.6g/kw \cdot h$ 以下とされている。1 次対策型の NO_x は $9.2g/kw \cdot h$ 以下（平成 10 年 3 月 31 日指定要領）とされている。それを $14.0g/kw \cdot h$ を用いることになっており、あまりにも非常識な排ガス諸元値選定である。 なお、言い訳的に注 2) で“排出ガス対策型の建設機械を採用する計画であるが、…排出ガス対策型の指定がない場合又は「令和元年度版 建設機械等損料表」において排ガス諸元値が掲載されていない場合は、未対策の建設機械の排ガス諸元値を用いた。”とあるが、“全周回転掘削機”は、1 次から 3 次までの指定がされているため、建設機械等損料表に排ガス諸元値が掲載されていないに該当すると思われるが、建設機械等損料表には、下表のように運転時間・日数、供用日数、運転損料、運転 1 時間当たり換算値などがあり、規格・形状の欄に 1 次から 3 次までの指定があることを記載しているだけで、排ガス諸元値は掲載されていないのではないかと。

建設機械等損料表										
コード	名 称	規格・形状	単位	運転時間 ①時間	運転日数 ②日	供用日数 ③日	運転1時間 当り損料 ④円	供用1日 当り損料 ⑤円	運転1時間 当り換算値 ⑥円	供用1日 当り換算値 ⑦円
TM1467	トラクター(トラクター・油圧伸縮型)	吊上能力650t吊	時間	780	140	180	68,100	541,000	192,000	840,000
TM1469	トラクター(油圧駆動式クレーン型)	吊上能力30～35t吊 排出ガス対策型	時間	780	140	180	3,830	29,700	9,900	43,300
TM1470	トラクター(油圧駆動式クレーン型)	吊上能力40～45t吊 排出ガス対策型	時間	780	140	180	4,330	30,200	11,300	49,000
TM1471	トラクター(油圧駆動式クレーン型)	吊上能力50～55t吊 排出ガス対策型	時間	780	140	180	4,870	34,100	12,700	55,200
TM1472	トラクター(油圧駆動式クレーン型)	吊上能力60～65t吊 排出ガス対策型	時間	780	140	180	5,700	39,800	14,900	64,500
TM1473	トラクター(油圧駆動式クレーン型)	吊上能力80t吊 排出ガス対策型	時間	780	140	180	7,480	52,300	19,500	81,700
TM1474	トラクター(油圧駆動式クレーン型)	吊上能力90t吊 排出ガス対策型	時間	780	140	180	8,310	58,100	21,700	91,200
TM1475	トラクター(油圧駆動式クレーン型)	吊上能力100t吊 排出ガス対策型	時間	780	140	180	9,790	68,400	25,600	111,000
TM1476	トラクター(油圧駆動式クレーン型)	吊上能力120t吊 排出ガス対策型	時間	780	140	180	10,600	74,200	27,700	120,000
TM1477	トラクター(油圧駆動式クレーン型)	吊上能力150t吊 排出ガス対策型	時間	780	140	180	14,700	103,000	38,500	167,000
TM1478	トラクター(油圧駆動式クレーン型)	吊上能力200t吊 排出ガス対策型	時間	780	140	180	18,500	130,000	48,400	219,000
TM1479	トラクター(油圧駆動式クレーン型)	吊上能力300t吊 排出ガス対策型	時間	780	140	180	43,500	304,000	114,000	492,000
TM1480	トラクター(油圧駆動式クレーン型)	吊上能力650t吊 排出ガス対策型	時間	780	140	180	94,800	662,000	247,000	1,070,000
TM1482	小型工事用トラクターけん引車	けん引力 700kg	日	100	170		1,770	790	3,120	1,830
TM1483	ローラー	φ15m	日	100	150		348	223	683	455
TM1484	砕石	850mm×11720mm	日	100	150		310	190	607	404
TM1485	砕石機	100m	供用日			140		1,090		1,090
TM1486	トラクター(油圧駆動式クレーン型)第1種	吊上能力50～55t吊 第2次基準値	時間	780	140	180	5,100	35,600	13,300	57,800
TM1487	トラクター(油圧駆動式クレーン型)第2種	吊上能力70t吊 第2次基準値	時間	780	140	180	6,360	44,400	16,600	72,000
TM1488	トラクター(油圧駆動式クレーン型)第3種	吊上能力90t吊 第2次基準値	時間	780	140	180	8,730	61,100	22,300	99,000
TM1489	トラクター(油圧駆動式クレーン型)第4種	吊上能力120t吊 第2次基準値	時間	780	140	180	10,700	74,900	28,000	121,000
TM1490	トラクター(油圧駆動式クレーン型)第5種	吊上能力200t吊 第2次基準値	時間	780	140	180	19,100	133,000	49,800	216,000
TM1491	トラクター(油圧駆動式クレーン型)	PP-型11.4t吊付型 型50t吊	時間	830	130	180	6,540	36,200	14,400	66,400

事業者の見解

- 建設機械及び施設の稼働による大気質の予測に用いた気象条件は、「窒素酸化物総量規制マニュアル（新版）」（公害研究センター，平成 12 年）を基に、事業予定地内で行った地上気象の現地調査結果から、大気安定度ごとのべき指数を用いて風速の補正を行いました。
- 工事関係車両及び施設関連車両の走行による大気質の予測に用いた気象条件については、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省、独立行政法人土木研究所，平成 25 年）を基に、予測地点の沿道の状況から市街地のべき指数 1/3 を採用し、風速の補正を行いました。

- 建設機械の稼働による窒素酸化物の排出量は、以下のとおり「令和元年度版 建設機械等損料表」（一般社団法人日本建設機械施工協会，令和元年）及び「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省、独立行政法人土木研究所，平成 25 年）に示された値を基に算出しました。

排出量の算出に用いた値	出 典
定格出力、運転 1 時間あたり燃料消費率、原動機燃料消費量、1 日当たりの稼働時間（年間標準の運転時間/運転日数）	「令和元年度版 建設機械等損料表」
平均燃料消費率、排出係数原単位	「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」

- 準備書 p. 149 の表 2-1-17「建設機械の排出ガス諸元値」に示した建設機械のうち、全周回転掘削機のように「令和元年度版 建設機械等損料表」の「規格・形状」の欄に排出ガス対策型の記載がないものについては、排出量の算出に用いる値が排出ガス対策型のものか判別することができないため、安全側評価の観点から「未対策」の建設機械として排出量を算出しました。
- また、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」に示されている平均燃料消費率及び排出係数原単位の値は、未対策型、一次対策型及び二次対策型のものであり、三次対策型の値は掲載されていないため、その他の建設機械については「一次対策」又は「二次対策」として排出量を算出しました。
- 評価書においては、上記の内容がわかるよう表 2-1-17「建設機械の排出ガス諸元値」の注釈の記載を修正します。
- なお、事業の実施にあたっては、可能な限り最新の排出ガス対策型の建設機械を採用することにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努めます。

項 目	意見の概要
大 気 質	[環境保全措置（建設機械の稼働による大気汚染）について] *p156 建設機械稼働の環境保全措置が不十分である。NO₂の環境基準は下回るが、環境目標値を上回り寄与率は47.8%もある。SPMの年間98%値は環境基準、環境目標値を下回るが、環境目標値の年平均値は上回る、というひどい状態が予測結果で出ているのだから、“建設機械は、極力、小型のものを採用する等の環境保全措置を講ずる”程度では、環境保全措置とは言えない。 建設工事の平準化（建設機械台数が集中する31～34か月目p23の変更）、排ガス対策型建設機械の最新化（1次対策を2次対策、2次対策を3次対策に変更など。特に未対策？の全周回転掘削機は3次対策型に。）など、根本的な環境保全措置にすべきである。現況濃度が環境目標値を上回っているからしょうがないという姿勢ではいけない。 また、(2) その他の措置で”建設機械は、極力、小型のものを採用する。“とあるが、小型にすることで無理な負荷がかかり、排出原単位が大きくなる場合もあるため、十分注意する必要がある。
	[工事関係車両の走行に係る予測条件（走行速度）について] *p168 工事関係車両の排ガス予測条件の走行速度で、“現地調査結果…の平均速度及び規制速度を基に、表2-1-27に示す走行速度とした。”とあるが、説明不十分である。本文では現地調査結果の1日平均値が記載してあるがp162、この値はどこにも使われていない。資料編では、“工事関係車両の走行は6～19時、施設関連車両の走行は6～17時を想定“、“平均速度が規制速度を上回った地点（NO.8）は、規制速度を基に走行速度を設定した。“p284、としていて、やっと理解できる。少なくとも、本文で、予測に用いた走行速度には参考として、現況の走行時間帯の平均走行速度を記載し、注で、こうした内容を記載すべきである。
	[工事関係車両の走行に係る予測条件（走行速度）について] *p168 工事関係車両の排ガス予測条件の走行速度で、“現地調査結果…の平均速度及び規制速度を基に、表2-1-27に示す走行速度とした。”とあるが、資料編では”平均速度が規制速度を上回った地点（NO.8）は、規制速度を基に走行速度を設定した。“p284、としていて現実離れの予測を行っている。実際の走行速度で予測し、その結果に従い、原因が現況交通の走行速度であることが判明すれば、事業者として可能な環境保全措置として、県警等の関係機関に走行速度遵守を要請することぐらいは環境保全措置に追加すべきである。

事業者の見解

- ご意見を踏まえ、環境保全措置の「その他の措置」に、工事の平準化についてさらに検討するとともに、可能な限り最新の排出ガス対策型の建設機械を採用する旨を追記します。
- また、小型の建設機械を用いることで過負荷とならないよう十分留意して、工事を進めます。

- ご意見を踏まえ、評価書においては、走行速度の現地調査結果に工事関係車両の走行が想定される時間帯（6 時～19 時）及び施設関連車両の走行が想定される時間帯（6 時～17 時）の平均速度についても記載します。また、表 2-1-27「走行速度」については、以下のとおり修正します。

単位:km/h

調査地点			走行速度	参 考		
				進行方向	平均速度 (6 時～19 時)	規制速度
No.	位 置	道路名				
6	藤前北街園	一般市道万場藤前線	40	南	42.5	50
				北	39.4	
7	藤前公園	一般国道 23 号	45	南西	46.8	50
				北東	49.8	
8	宝神観測局	一般国道 23 号	50	西	55.4	50
				東	52.4	

注) 1:平均速度は、現地調査結果（平日）における大型車種及び小型車種の平均の走行速度を示す。

2:工事関係車両の走行は 6 時～19 時を想定している。

3:平均速度が規制速度を下回った地点（No. 6、7）は、平均速度を基に走行速度を設定し、平均速度が規制速度を上回った地点（No. 8）は、規制速度を基に走行速度を設定した。

- 「道路影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省、独立行政法人土木研究所，平成 25 年）によると、走行速度について「予測に用いる走行速度は、法定速度又は規制速度を基本とする。」（一部省略）と記載されています。これに基づき、現地調査において平均速度が規制速度を上回った地点（No. 8）については、規制速度を基に走行速度を設定しました。なお、平均速度が規制速度を下回った地点（No. 6 及び No. 7）については、安全側の評価となるよう、規制速度と比べて車種別排出係数がより大きくなる平均速度を基にして走行速度を設定しました。

項 目	意見の概要
大 気 質	[工事関係車両の走行に係る予測条件（バックグラウンド濃度）について] *p168 工事関係車両の排ガス予測のバックグラウンド濃度で、“N0.6（藤前北街園）及びN0.7（藤前公園）は現地調査の期間平均値（年間）とし、N0.8（宝神観測局）は既存資料調査の年平均値とした。”とあるが、期間平均と年間平均の違いなのか、同じ国道23号沿線のN0.7（藤前公園：55,945台/日）と（宝神観測局：57,935台/日）は大きな違いがある。この原因をまず検討すべきである。 N02で見ると、交通量の少ないN0.7が0.029ppm、交通量の多いN0.8が0.023ppmなのはなぜか。NOxについても同じことである。 N0.8（宝神観測局）が道路沿線から離れているのか。期間平均した4季1週間と同じ日でN0.8の期間平均を計算したら0.023ppmではなく0.029ppm程度となるのではないか。
	[環境保全措置（工事関係車両の走行による大気汚染）について] *p174 工事関係車両の環境保全措置の構成がおかしい。建設機械の稼働の環境保全措置p156と同様に(1)予測の前提とした措置、(2)その他の措置（予測評価の結果、追加する措置）と分類すべきである。具体的には最初の2項目（アイドリングストップ等、車種規制非適合車を使用しないよう契約書に明記）は、“建設作業時を想定した配慮”p28に記載されており、(1)予測の前提とした措置として記載すべきである。 また、建設工事の平準化による配車計画の変更（建設機械台数が集中する31～42か月目p24の変更）など、根本的な措置を検討すべきである。
	[環境保全措置（工事関係車両の走行による大気汚染）について] *p174 工事関係車両の環境保全措置で、国道23号ルールの表現に疑問がある。“安全な運行に支障のない範囲で、国道23号ルールに基づく中央寄り走行に努める。”とあるが、意味不明である。また、“中央寄り走行に努める”と努力規定にするのは不十分である。考えられるのは、中央寄り走行をしている大型車が交差点を左折する場合には、車線変更で割り込むことが困難で事故のおそれがあるということだが、その程度のことであれば、“国道23号ルールに基づく中央寄り走行を基本とする。ただし、左折交差点手前では、少し手前から左側車線に移動することがある。”などと限定すべきである。
	[施設の稼働に係る予測条件（排ガス諸元値）について] *p178 施設稼働による排ガス濃度のうち水銀が$30\mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$となっているが、あまりにも大きすぎる。この値は規制基準そのものであり、もっと実績を参考に下げるべきである。そのために、水銀の予測結果の寄与率が他の項目と比べて多すぎるp189。最大着地濃度出現地点で2.64%と突出している。NO2で0.033%、浮遊粒子状物質で0.045%、塩化水素濃度でも0.50%、ダイオキシン類濃度で0.30%であり、水銀だけがけた違いに大きくなっており、排ガス濃度の設定そのものを見直す必要がある。 現施設の年4回の水銀排出濃度実績（市ウェブサイト：ごみ焼却工場の維持管理状況の公表についてhttp://www.city.nagoya.jp/shisei/category/53-5-8-4-0-0-0-0-0-0-0.html）によれば、1号炉が0.27～1.1、2号炉が0.047～0.54、3号炉が0.057～1.9$\mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$である。新施設であれば更に低減が可能と思われる。それなのになぜ、現在の施設の実績より15倍以上も高い値である規制基準を用いるのか、その理由を明示すべきである。

事業者の見解

○窒素酸化物の発生源は、自動車のエンジンのほか、工場や事業場のボイラ、家庭のコンロやストーブなど多岐に渡るため、環境中での測定結果の違いから原因を特定することは困難ですが、交通量の現地調査結果（平日）によると No. 7（藤前公園）の大型車類の走行台数は No. 8（宝神観測局）に比べて約 2,000 台/日多く、大型車類の窒素酸化物の排出係数は小型車類に比べて大きいことから、大型車類の走行台数の違いが要因の 1 つと考えられます。

○ご意見を踏まえ、評価書においては環境保全措置を「(1) 予測の前提とした措置」と「(2) その他の措置」に区分して記載するとともに、「(2) その他の措置」に、工事の平準化についてさらに検討する旨を追記します。

○国道 23 号から左折する際の車線変更のほか、国道 23 号へ合流した際、規制速度を遵守したうえで交通の流れに沿って安全に右側へ車線変更することが困難な場合も想定されるため、「安全な運行に支障のない範囲で、国道 23 号通行ルールに基づく中央寄り走行に努める」と記載しました。

○計画施設の排ガス諸元値（排ガス濃度）は、既存施設での測定結果や法令で定められた基準値を基に設定しました。

○水銀については、資料編 p. 1 に示したとおり、既存施設の過去 5 年間（平成 26 年度～平成 30 年度）の測定結果においては最大で $14 \mu\text{g}/\text{m}^3_{\text{N}}$ であったこと、また、「大気汚染防止法」（昭和 43 年法律第 97 号）の改正による水銀大気排出規制は平成 30 年 4 月から始まり、改正法の施行から間もないことから、基準値と同じ $30 \mu\text{g}/\text{m}^3_{\text{N}}$ に設定しました。なお、今後、設計を進める中で、より低い濃度で運転管理を行うことができるよう検討します。

項 目	意見の概要
大 気 質	[環境保全措置（施設の稼働による大気汚染）について] *p198 施設稼働による大気汚染の環境保全措置の構成がおかしい。建設機械の稼働の環境保全措置 p156 と同様に(1)予測の前提とした措置、(2)その他の措置（予測評価の結果、追加する措置）と分類すべきである。 そのうえで、(1) 予測の前提とした措置として“高度な排ガス処理装置を設置する。” p30 をここで忘れずに掲げるべきである。 環境保全措置として記載してある3点目は(2)その他の措置で掲げるべきであるが、“ごみ質の均一化を図り”の具体策を示すべきである。また、安定燃焼のための燃焼温度、ガス滞留時間の管理をどのように行うのかも明記すべきである。廃棄物処理法で定められている維持管理基準を守るための具体的な目標値はあるのか。 [環境保全措置（施設関連車両の走行による大気汚染）について] *p204 施設関連車両による大気汚染の環境保全措置の構成がおかしい。建設機械の稼働の環境保全措置 p156 と同様に(1)予測の前提とした措置、(2)その他の措置（予測評価の結果、追加する措置）と分類すべきである。 そのうえで、(1)予測の前提とした措置として“予定地外で滞留することのないよう、事業予定地内に滞車スペースを十分に確保する。” p31 を記載し、その滞車スペースを計画施設の配置図 p12 等に明記すべきである。また、2点目の国道23号ルールについては(2)その他の措置（予測評価の結果、追加する措置）で掲げ、“安全な運行に支障のない範囲”とあるが、意味不明である。また、“中央寄り走行に努める”と努力規定にするのは不十分である。“国道23号ルールに基づく中央寄り走行を基本とする。ただし、左折交差点手前では、少し手前から左側車線に移動することがある。”などと限定すべきである。 3点目に記載してあるごみ収集車の更新だけという不十分な文章ではなく“搬入・搬出車両については、低公害、低燃費車の導入を進めるとともに、運転手に対し、走行ルートの厳守並びに適正な走行及びアイドリングストップの実施を指導、徹底する。” p31 を追記し、(1)予測の前提とした措置に移動すべきである。また、“「公用車への低公害・低燃費車の導入方針」に基づき” p204 の文言は p31 に入れた方がいい。ただし、対象となる車両更新時又は新車登録後12年を経過した自動車については、搬入・搬出車両何台のうち何台かを示し、必要ならその前倒しを検討すべきである。導入方針は2006年に施行され、2008、2011、2012年と改正されているので、市全体で進捗状況をまとめて、前倒しを検討する時期である。
悪 臭	[予測条件（施設からの漏えいによる影響）について] *p210 施設から漏洩する悪臭の予測条件で、“吸引した空気を脱臭装置に送り”とあるが、その構造、性能、位置などが不明である。対象事業の内容の処理フロー p15 や排ガス処理計画 p16 などに追記すべきである。 [環境保全措置（施設からの漏えいによる影響）について] *p210 施設から漏洩する悪臭の環境保全措置があるが、(1)予測の前提とした措置のうち、“ごみ収集車洗車場を投入ステージ内に設ける。”を、事前配慮 p30 にも記載すべきである。

事業者の見解

- ご意見を踏まえ、評価書においては環境保全措置を「(1) 予測の前提とした措置」と「(2) その他の措置」に区分して記載するとともに、「(1) 予測の前提とした措置」に「高度な排ガス処理装置を設置する。」を追記します。
- 「ごみ質の均一化」及び「燃焼温度、ガス滞留時間等の管理」については、「ごみ処理に係るダイオキシン類の削減対策について」（平成 9 年 1 月 28 日付け衛環 21 号，厚生省通知）及び「ごみ処理に係るダイオキシン類発生防止等ガイドライン-ダイオキシン類削減プログラム-」（ごみ処理に係るダイオキシン類削減対策検討会，平成 9 年）を参考に、以下のとおり環境保全措置を講じます。

ごみ質の均一化…ごみピット内でのクレーンによるごみの攪拌混合の励行
燃焼温度…850℃以上 ガス滞留時間…2 秒以上 など

- ご意見を踏まえ、評価書においては、以下のとおり修正します。
- ＜施設が存在・供用時を想定した配慮＞
 - ・「低公害車の普及」の内容において、『「公用車への低公害・低燃費車の導入方針」（名古屋市，平成 25 年）に基づき』を追記します。
- ＜環境保全措置について＞
 - ・「(1) 予測の前提とした措置」と「(2) その他の措置」に区分して記載します。
 - ・「(1) 予測の前提とした措置」に、施設関連車両が事業予定地外で停滞することのないよう、事業予定地内に滞車スペースを十分に確保する旨を追記します。
 - ・「(1) 予測の前提とした措置」に、運転手に対し、走行ルート of 厳守並びに適正な走行及びアイドリングストップの実施を指導、徹底する旨を追記します。
- 滞車スペースについては、今後、設計を進める中で車両動線等とあわせて検討し、十分なスペースを確保します。

（大型車が国道 23 号を走行する際の環境保全措置に係る見解は、p. 15 の 3 件目と同じ）

- 脱臭装置の配置は、準備書 p. 238 の図 2-3-8(3)「設備機器の配置（2 階）」において「脱臭装置用送風機」として示した場所を予定していますが、詳細については、「悪臭防止法」（昭和 46 年法律第 91 号）に基づく規制基準値及び「悪臭対策指導指針」（平成 15 年名古屋市告示第 412 号）で定める指導基準値を満足するよう、今後、設計を進める中で検討し、適切な臭気対策を講じます。

- ご意見を踏まえ、評価書においては、ごみ収集車洗車場を投入ステージ内に設ける旨を「施設が存在・供用時を想定した配慮」における「公害の防止及び有害物質による環境汚染の防止」の内容に追記します。

項 目	意見の概要
悪 臭	[環境保全措置（排ガスによる影響）について] *p217 悪臭の排ガスによる影響の環境保全措置の構成がおかしい。(1)予測の前提とした措置、(2)その他の措置（予測評価の結果、追加する措置）と分類すべきである。 そのうえで、(1)予測の前提とした措置として“高度な排ガス処理装置を設置する。” p30 をここでも忘れずに掲げるべきである。 環境保全措置として記載してある３点目は(2)その他の措置で掲げるべきであるが、“ごみ質の均一化を図り”の具体策を示すべきである。また、“炉内を高温に維持”はどのような高温状態かも明記すべきである。
騒 音	[現地調査時期（環境騒音）について] *p221 建設機械の稼働による騒音の現地調査で、“焼却炉停止日”はわかるが、“焼却炉稼働中”は３炉とも稼働しているのかを明記すべきである。
	[現地調査結果（環境騒音）について] *p221 建設機械の稼働による騒音の現地調査で、“焼却炉稼働中”の調査地点 No, 1-W（西側）で、平日朝が 70dB、平日昼が 68dB でいずれも規制基準を超えている。今回の予測に用いるのは、焼却炉停止日のバックグラウンドであるため、予測結果に直接の影響はないが、現施設で規制基準を超えていること自体が問題である。次ページで追加調査をし、“いずれも規制基準を満足していた。”の結論だけであるが、調査日によって騒音が変動するのなら、もっと頻度を多くした追加調査が必要である。また、現南陽工場の騒音予測はどうだったのか、どの程度の違いがあるのか、規制基準を超えた原因を調べ、今回のアセスにどう適用できるのかを検討すべきである。

事業者の見解

○ご意見を踏まえ、評価書においては環境保全措置を「(1) 予測の前提とした措置」及び「(2) その他の措置」に区分して記載するとともに、「(1) 予測の前提とした措置」に「高度な排ガス処理装置を設置する。」を追記します。

(「ごみ質の均一化」及び「炉内を高温に維持」に係る見解は、p. 17 の 1 件目と同じ)

○「焼却炉稼働中」とは、全 3 炉のうち 2 炉が稼働している際に測定した結果を示しています。現地調査を行った平成 30 年 5 月から平成 31 年 4 月までの間、南陽工場では、1 炉又は 2 炉の稼働であったことから、施設の稼働による騒音の影響がより大きいと考えられる 2 炉稼働中に測定を行いました。

○ご意見を踏まえ、評価書においては、上記の内容を 3-1-2(2)エ「調査時期」に追記します。

○準備書 p. 221 の表 2-3-2(2)「環境騒音調査結果(時間率騒音レベル(L_{A5}))」は、既存施設の稼働に伴う騒音以外の音(周辺の事業場や道路交通)を除外せず測定した結果を示しています。

○周辺の事業場や道路交通の騒音を除外し、施設の稼働による騒音を対象として追加調査を行ったところ、準備書 p. 222 の表 2-3-3(2)「騒音調査結果(施設の稼働)」に示したとおり、規制基準を満足したことから、準備書 p. 221 の表 2-3-2(2)「環境騒音調査結果(時間率騒音レベル(L_{A5}))」において規制基準を上回った原因は、周辺の事業場や道路交通の騒音の影響を受けたことによるものと考えられます。なお、各調査日において既存施設の運転状況に大きな変動はなく、施設の稼働による騒音が変動することもなかったため、準備書に記載した現地調査によって現況を把握しました。

項 目	意見の概要																																					
騒 音	[予測条件（建設機械の稼働による騒音）について] ＊p224 建設機械の稼働による騒音予測条件で、原単位ともいえるA特性パワーレベルが7機種について記載してあり、その出典もあるが、事前配慮の“低騒音・低振動型建設機械を採用する”p28 との関係が不明である。低騒音型建設機械は機関出力別に騒音基準値が定められているため、比較検討できるよう”規格”の中に機関出力を記載すべきである。建設機械の排出ガス諸元値 p149 で“未対策”、“一次対策”、“二次対策”と不十分ながらも記載していることとの水準を同じにすべきである。 国土交通書の「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規程」によれば、騒音基準値以下であるものを低騒音型建設機械として指定するとして、別表第一が定められているので比較すると、最大音源の“全周回転掘削機”は別表の「オールケーシング掘削機」と思われるが、低騒音型建設機械であれば最大で107dB 以下であり、予測条件の 118dB は過大と思われる。また、2 番目に大きな音源のラフテレーンクレーン” 113dB（タイヤ自走式）は、注）で“ラフテレーンクレーンは、トラッククレーンのデータを用いた”とのことなので、別表の「トラッククレーン」は 107dB 以下であり、予測条件の 113dB は過大と思われる。これらは“低騒音・低振動型建設機械を採用する”ことはしないのか。採用する予定ならば、出典の騒音振動対策ハンドブックなどにとらわれず、国土交通書の「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規程」による騒音基準値を A 特性パワーレベルに用いるべきである。 参考 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/constplan/sosei_constplan_tk_000003.html 低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規程 改正 平成十三年四月九日 第二条 国土交通大臣は、建設機械の型式であってその騒音の測定値が別表第一に掲げる騒音基準値以下であるものを低騒音型建設機械として指定することができる。 別表第一(第二条関係)騒音基準値 <table><tr><th>機 種</th><th>機関出力 (kW)</th><th>騒音基準値 (dB)</th></tr><tr><td rowspan="4">オールケーシング掘削機</td><td>P<55</td><td>100</td></tr><tr><td>55≦P<103</td><td>104</td></tr><tr><td>103≦P<206</td><td>105</td></tr><tr><td>206≦P</td><td>107</td></tr><tr><td rowspan="4">バックホウ</td><td>P<55</td><td>99</td></tr><tr><td>55≦P<103</td><td>104</td></tr><tr><td>103≦P<206</td><td>106</td></tr><tr><td>206≦P</td><td>106</td></tr><tr><td rowspan="4">クローラークレーン トラッククレーン ホイールクレーン</td><td>P<55</td><td>100</td></tr><tr><td>55≦P<103</td><td>103</td></tr><tr><td>103≦P<206</td><td>107</td></tr><tr><td>206≦P</td><td>107</td></tr><tr><td rowspan="3">コンクリートポンプ(車)</td><td>P<55</td><td>100</td></tr><tr><td>55≦P<103</td><td>103</td></tr><tr><td>103≦P</td><td>107</td></tr></table>	機 種	機関出力 (kW)	騒音基準値 (dB)	オールケーシング掘削機	P<55	100	55≦P<103	104	103≦P<206	105	206≦P	107	バックホウ	P<55	99	55≦P<103	104	103≦P<206	106	206≦P	106	クローラークレーン トラッククレーン ホイールクレーン	P<55	100	55≦P<103	103	103≦P<206	107	206≦P	107	コンクリートポンプ(車)	P<55	100	55≦P<103	103	103≦P	107
機 種	機関出力 (kW)	騒音基準値 (dB)																																				
オールケーシング掘削機	P<55	100																																				
	55≦P<103	104																																				
	103≦P<206	105																																				
	206≦P	107																																				
バックホウ	P<55	99																																				
	55≦P<103	104																																				
	103≦P<206	106																																				
	206≦P	106																																				
クローラークレーン トラッククレーン ホイールクレーン	P<55	100																																				
	55≦P<103	103																																				
	103≦P<206	107																																				
	206≦P	107																																				
コンクリートポンプ(車)	P<55	100																																				
	55≦P<103	103																																				
	103≦P	107																																				
	[予測時期（建設機械の稼働による騒音）について] ＊p225 建設機械の稼働による騒音予測条件（建設機械の配置）で、2 番目に大きな音源の“ラフテレーンクレーン” 4 台は、タイヤ自走式の手軽なクレーンということで、既設建屋の内外に配置され、その内、東側で建屋外側に配置されているラフテレーンクレーン 1 台が、予測結果の寄与騒音レベル最大地点に影響していると思われる p227。騒音・振動は、事業地全体での騒音発生量が最大の時が、敷地境界での騒音最大時にはならない例が多いので、注意が必要である。その他の時期で大きな音源が敷地に近い場合が無いかを検討すべきである。																																					

注) 2件目の意見においてラフテレーンクレーンの写真が添付されていましたが、出典が不明であるため、本見解書への掲載は差し控えさせていただきました。

事業者の見解

○ご意見を踏まえ、評価書においては表 2-3-4「建設機械の種類、台数及びA特性パワーレベル」に、以下に示す建設機械の定格出力（kW）を追記します。

建設機械	規 格	定格出力（kW）
杭打機	三点式	123
全周回転掘削機	最大径 2,000mm	288
バックホウ	0.7m ³	116
クローラークレーン	65t	154
クローラークレーン	50t	132
ラフテレーンクレーン	25t	193
コンクリートポンプ車	50m ³	121

- 「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規程」（平成9年建設省告示第1536号）における騒音及び振動の測定の方法については、「建設機械の騒音及び振動の測定値の測定方法」（平成9年建設省告示第1537号）で定められており、オールケーシング掘削機やトラッククレーンの騒音については、静的運転状態（定置ハイアイドル）で測定することとされているため、「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規程」で定める騒音基準値は、静的運転状態（定置ハイアイドル）での値となります。
- 予測にあたっては、作業に伴う騒音の発生も想定し、安全側の評価となるよう準備書 p.224 表 2-3-4「建設機械の種類、台数及びA特性パワーレベル」に示した出典を基に建設機械のA特性パワーレベルを設定しました。
- 事業の実施にあたっては、「建設作業時を想定した配慮」に示すとおり、低騒音型・低振動型の建設機械を採用し、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努めます。

（見解は、p.3の4件目と同じ）

項 目	意見の概要
騒 音	[予測条件（建設機械の稼働による騒音）について] *p225 建設機械の稼働（騒音）による予測条件（建設機械の配置）で、仮囲いの位置が、事業予定地の南側以外は全て敷地境界線ギリギリに設置されるように読み取れるが、その場合の騒音予測地点はどこの位置、高さにしたのか、仮囲いによる回折減衰をどのように計算したのか明記すべきである。資料編 p314 では計算式しか記載されていない。少なくとも、寄与騒音レベル最大地点の近接するラフテレーンクレーンについて、仮囲いによる回折減衰が計算できるよう位置関係を明記すべきである。音源の高さだけは GL+1, 5m と記載されているが p325、受音点（予測地点）の高さ、音源から仮囲いの水平距離（配置図から約 10m と推定できるが、少なくとも縮尺を記載すべきである。）、仮囲いから受音点の水平距離（0m？）が不足している。
	[環境保全措置（建設機械の稼働による騒音）について] *p225 建設機械の稼働（騒音）の環境保全措置で(1)予測の前提とした措置で“高さ 3m の仮囲いを設置する。”とあるが、“建設作業時を想定した配慮” p28 では、“工事区域の周囲に仮囲いを設置し、周辺地域への騒音を軽減する。”にも、高さの記載をする必要がある。 また、(2)その他の措置で”建設機械は、極力、小型のものを採用する。“とあるが、小型にすることで無理な負荷がかかり、排出原単位が大きくなる場合もあるため、十分注意する必要がある。
	[評価（工事関係車両の走行による騒音）について] *p234 工事関係車両の走行の騒音予測結果では、比較しやすいよう“環境基準”と“環境基準から 5dB 減じた値”が併記しており、現地調査結果 p230 も同様にしてあり、方法書への意見をそれなりに取り入れている。しかし、評価では“環境基準を上回る地点があることから、工事関係車両のエコドライブ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つとめる。”として、環境基準との比較で評価しているだけである。“環境基準を上回る地点があるとともに、3 地点すべてが環境基準から 5dB 減じた値を上回っているため、工事関係車両のエコドライブ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つとめる。”などと追加すべきである。

事業者の見解

○敷地境界における予測場所は、仮囲いから 1m離れた地点とし、予測高さは地上 1.2mとしました。評価書においては、上記の内容を 3-1-3(3)「予測場所」に追記するほか、図 2-3-3「建設機械の配置図」に縮尺を追加します。

○ご意見を踏まえ、評価書においては「建設作業時を想定した配慮」に仮囲いの高さ 3mを追記します。

(環境保全措置(建設機械の採用)に係る見解は、p.13 の 1 件目と同じ)

○ご意見を踏まえ、評価書においては「評価」に環境基準(幹線交通を担う道路における特例基準値)から 5dB 減じた値と対比した結果を追記します。

項 目	意見の概要
騒 音	[環境保全措置（工事関係車両の走行による騒音）について] *p234 工事関係車両の走行の騒音の環境保全措置の構成がおかしい。(1)予測の前提とした措置、(2)その他の措置（予測評価の結果、追加する措置）と分類すべきである。 そのうえで、(1)予測の前提とした措置として“走行ルートの厳守及び適正な走行の実施を指導・徹底する。”p29をここでも忘れずに掲げるべきである。また、“適切な配車計画”p234と“適切な進行管理で集中化を避ける”p29とは、文意を確認し、同じ文章とすべきである。 環境保全措置として記載してある3点目の国道23号ルールについては(2)その他の措置（予測評価の結果、追加する措置）で掲げるべきであるが、“安全な運行に支障のない範囲”は、意味不明である。また、“中央寄り走行に努める”と努力規定にするのは不十分である。“国道23号ルールに基づく中央寄り走行を基本とする。ただし、左折交差点手前では、少し手前から左側車線に移動することがある。”などと限定すべきである。
	[環境保全措置（施設の稼働による騒音）について] *p234 施設稼働の騒音の環境保全措置の構成がおかしい。(1)予測の前提とした措置、(2)その他の措置（予測評価の結果、追加する措置）と分類すべきである。 そのうえで、(1)予測の前提とした措置として、“外壁は遮音力の大きい鉄筋コンクリート等とし、特に騒音を発生する設備機器を設置する部屋については、グラスウール仕上げとする。”などの建屋構造の基本を追加し、施設の存在・供用時を想定した配慮p30にもこの旨を追加すべきである。なお、評価書ではグラスウール仕上げとする部屋がどこかを各機械設備の配置p237～p240に記載すべきである。
	[評価（施設の稼働による騒音）について] *p244 施設稼働の騒音の評価が“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を下回る…騒音の規制に関する基準値を下回る”とあるが、施設の稼働による寄与騒音レベルと正確に表現するとともにし、現況と寄与分を合計した“供用時騒音レベル”p242と基準を比較した評価文を追加すべきである。施設稼働（大気）の評価p198は当たり前のようにバックグラウンドと寄与分を合計した値で基準値と比較している。 また、予測4地点のうち、北側と東側の予測2地点No, 1-NとNo, 1-Eの夜間は現況騒音レベルが50dBであるため、供用時騒音レベルが51dBとなり規制基準を超える。寄与騒音レベルが43dBあるが、何らかの追加対策をして、南側、西側のように30dB程度に低減すれば、供用時騒音レベルが50dBのままとなる。(2)その他の措置（予測評価の結果、追加する措置）の“大型の送風機については、消音器の設置や回転数の制御を行う”ことをより幅広く実施したり、囲いを設けるなどの措置を検討すべきである。

事業者の見解

○ご意見を踏まえ、評価書においては、以下のとおり修正します。

- ・「(1) 予測の前提とした措置」と「(2) その他の措置」に区分して記載します。
- ・「(1) 予測の前提とした措置」に、運行管理を適切に行うことにより、工事関係車両の集中化を避けるとともに、工事関係車両の運転手に対し、生活道路を走行せず、主要幹線道路を走行するように走行ルート of 厳守及び適正な走行の実施を指導、徹底する旨を記載します。

(大型車が国道 23 号を走行する際の環境保全措置に係る見解は、p. 15 の 3 件目と同じ)

○ご意見を踏まえ、評価書においては、以下のとおり修正します。

- ・「(1) 予測の前提とした措置」と「(2) その他の措置」に区分して記載します。
- ・「施設の存在・供用時を想定した配慮」及び「(1) 予測の前提とした措置」に、建屋壁面は遮音性の高い鉄筋コンクリート等とし、特に騒音を発生する設備機器を設置する部屋についてはグラスウール仕上げとする旨を追記します。
- ・図 2-3-8(1)～(8)「設備機器の配置」にグラスウール仕上げにする計画とした部屋を記載します。(工場棟については蒸気復水器ファンを設置する部屋、破碎棟については粗破碎機、高速破碎機、破碎機用油圧ユニット及び脱臭装置用送風機を設置する部屋)

○ご意見を踏まえ、評価書においては、以下のとおり修正します。

- ・3-3-5「評価」において、「施設の稼働による騒音レベル」を「施設の稼働による寄与騒音レベル」に修正します。
- ・規制基準は寄与騒音に対して適用される値であるため、供用時騒音レベルについては「等価騒音レベル」を環境基準と対比し、評価します。以下に示す予測結果を 3-3-3(5)「予測結果」に追記するとともに、いずれも環境基準の値を満足する旨を 3-3-5「評価」に記載します。

供用時騒音レベル (L_{Aeq})

単位：dB

予測地点 No.	時間区分	寄与 騒音レベル	現況 騒音レベル	供用時 騒音レベル	環境基準
寄与騒音レベル 最大地点	昼 間	43 (43.4)	56 (55.6)	56 (55.9)	60 以下
	夜 間		49 (49.0)	50 (50.1)	50 以下
1-N	昼 間	43 (42.7)	60 (59.8)	60 (59.9)	60 以下
	夜 間		49 (49.1)	50 (50.0)	50 以下
1-E	昼 間	43 (43.4)	56 (55.6)	56 (55.9)	60 以下
	夜 間		49 (49.0)	50 (50.1)	50 以下
1-S	昼 間	32 (32.3)	46 (46.2)	46 (46.4)	60 以下
	夜 間		47 (46.8)	47 (47.0)	50 以下
1-W	昼 間	28 (28.0)	58 (58.2)	58 (58.2)	60 以下
	夜 間		49 (48.8)	49 (48.8)	50 以下

注) 1: 時間区分の昼間は 6～22 時を示し、夜間は 22～翌 6 時を示す。

2: 施設の稼働による騒音は概ね一定であるため、寄与騒音レベルの予測結果 (L_{A5}) を定常騒音とみなし、現況騒音レベル (L_{Aeq}) と合成し、供用時騒音レベルを算出した。

3: 現況騒音レベルは、焼却炉停止日の現地調査結果 (時間区分毎の L_{Aeq}) とした。

項 目	意見の概要
騒 音	[環境保全措置（施設関連車両の走行による騒音）について] p246 施設関連車両による騒音の環境保全措置の構成がおかしい。建設機械の稼働の環境保全措置 p156 と同様に(1)予測の前提とした措置、(2)その他の措置（予測評価の結果、追加する措置）と分類すべきである。 2 点目の国道 23 号ルールについては(2)その他の措置（予測評価の結果、追加する措置）で掲げ、“安全な運行に支障のない範囲”とあるが、意味不明である。また、“中央寄り走行に努める”と努力規定にするのは不十分である。“国道 23 号ルールに基づく中央寄り走行を基本とする。ただし、左折交差点手前では、少し手前から左側車線に移動することがある。”などと限定すべきである。 1 点目と 3 点目に記載してある不十分な文章ではなく“搬入・搬出車両については、低公害、低燃費車の導入を進めるとともに、運転手に対し、走行ルートの厳守並びに適正な走行及びアイドリングストップの実施を指導、徹底する。” p31 として記載すべきである。なお、“「公用車への低公害・低燃費車の導入方針」に基づき”の文言は p31 にはないが、p204 にはあるため、入れた方がいい。 [評価（施設関連車両の走行による騒音）について] p246 施設関連車両による騒音の評価では、施設関連車両の走行の騒音予測結果では、比較しやすいよう“環境基準”と“環境基準から 5dB 減じた値”が併記しており、方法書への意見をそれなりに取り入れている。しかし、評価 p247 では“環境基準を上回る地点があることから、施設関連車両のエコドライブ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つとめる。”として、環境基準との比較で評価しているだけである。“環境基準を上回る地点があるとともに、3 地点すべてが環境基準から 5dB 減じた値を上回っているため、工事関係車両のエコドライブ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つとめる。”などと追加すべきである。
振 動	[予測時期（建設機械の稼働による振動）について] *p251 建設機械の稼働による振動予測条件で、最大の振動源の“バックホウ”4 台は、既設建屋の外部に配置され p225、その内、建屋の東側に配置されているバックホウ 2 台が、予測結果の寄与振動レベル最大地点に影響していると思われる p253。騒音・振動は、事業地全体での騒音発生量が最大の時が、敷地境界での騒音最大時にはならない例が多いので、注意が必要である。その他の時期で大きな振動源が敷地に近い場合が無いかを検討し、必要に応じて予測を追加すべきである。 [環境保全措置（建設機械の稼働による振動）について] *p254 建設機械の稼働（振動）の環境保全措置の構成がおかしい。建設機械の稼働（大気）の環境保全措置 p156 と同様に(1)予測の前提とした措置、(2)その他の措置（予測評価の結果、追加する措置）と分類すべきである。 そのうえで(1)予測の前提とした措置で“低振動型建設機械を採用することを講じ仕様書に明記する” p30 の記載を追加する必要がある。 また、(2)その他の措置で”建設機械は、極力、小型のものを採用する。“とあるが、小型にすることで無理な負荷がかかり、排出原単位が大きくなる場合もあるため、十分注意する必要がある。

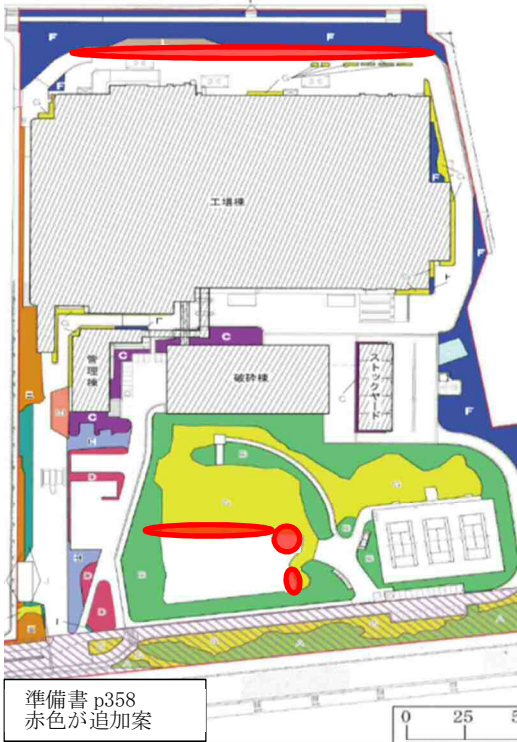
事業者の見解
○ご意見を踏まえ、評価書においては、以下のとおり修正します。 ＜施設の使用・供用時を想定した配慮＞ ・「低公害車の普及」の内容において、『「公用車への低公害・低燃費車の導入方針」（名古屋市，平成 25 年）に基づき』を追記します。 ＜環境保全措置について＞ ・「(1) 予測の前提とした措置」と「(2) その他の措置」に区分して記載します。 ・「(1) 予測の前提とした措置」に、施設関連車両である搬入・搬出車両については、「公用車への低公害・低燃費車の導入方針」に基づき低公害・低燃費車の導入を進めるとともに、運転手に対し、走行ルートの厳守並びに適正な走行及びアイドリングストップの実施を指導、徹底する旨を記載します。 (大型車が国道 23 号を走行する際の環境保全措置に係る見解は、p. 15 の 3 件目と同じ)
(見解は、p. 23 の 3 件目と同じ)
(見解は、p. 3 の 4 件目と同じ)
○ご意見を踏まえ、評価書においては環境保全措置を「(1) 予測の前提とした措置」と「(2) その他の措置」に区分して記載するとともに、「(1) 予測の前提とした措置」に「低振動型建設機械を採用することを工事仕様書に明記する。」を追記します。 (環境保全措置（建設機械の採用）に係る見解は、p. 13 の 1 件目と同じ)

項 目	意見の概要
振 動	[評価（感覚閾値との比較）について] *p259・p266・p254・p266 工事関係車両・施設関連車両の走行・建設機械の稼働・施設稼働による振動の予測結果に、感覚閾値が併記してあり、評価でも“感覚閾値を上回る地点があることから、工事関係車両のエコドライブ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。”などであり、方法書への意見をそれなりに取り入れており、評価できる。今後も振動の評価については、感覚閾値を用いて評価されたい。また、市としても事業者に対してこの内容で指導することを求める。 [環境保全措置について] *p259・p266・p254・p266 工事関係車両・施設関連車両の走行・建設機械の稼働・施設稼働による振動の環境保全措置の構成がおかしい。建設機械の稼働（大気）の環境保全措置 p156 と同様に(1)予測の前提とした措置、(2)その他の措置（予測評価の結果、追加する措置）と分類すべきである。
低周波音	[環境保全措置について] *p270 施設の稼働による低周波音の環境保全措置の(1)予測の前提とした措置にある2項目“大型の送風機については、消音器の設置や回転数の制御を行う。”、“振動の大きい機器は、防振ゴム、防振架台又は独立基礎の上に設置する。“は、施設の存在・供用時を想定した配慮 p30 に追加すべきである。 [評価について] *p271 施設の稼働による低周波音の評価で、環境省の「心身に係る苦情に関する参照値」、「物的苦情に関する参照値“で評価しているが、方法書への意見をそれなりに取り入れており、評価できる。今後も低周波音の評価については、この方法で評価されたい。また、市としても事業者に対してこの内容で指導することを求める。
土 壌	[環境保全措置について] *p283 土壌の環境保全措置で、(1)予測の前提とした措置として5点あるが、建設作業時を想定した配慮 p28 には“事前に「土壌汚染対策法」に基づく調査を行う。調査の結果、土壌汚染が判明した場合、「土壌汚染対策法」に基づき適切に対応する。”1点だけである。しかし、土壌汚染対策法を守るというだけであり、事前配慮とは言えない。土地の形質の変更前に調査を行うことは、土壌汚染対策法（第4条）に定められている。また、ダイオキシン類についても触れていない。ここにはダイオキシン類を含め、法を上回る措置（調査地点、調査頻度を増加させるなど）を検討しそれを記載すべきであるし、(1)予測の前提とした措置と異ならないようにすべきである。 なお、(1)予測の前提とした措置の4点目“汚染土壌を搬出する場合には…汚染土壌処理業者の許可を有する者へ処理を委託する”とあるが、これは土壌汚染対策法（第18条）に定められていることであり、土壌汚染対策法（第20条）運搬受託者の管理票発行義務を遵守させることも含め、“関係法令の指定・規制等”の“g 土壌” p103 に記載もれであり、解決しておけば済む。 また、(2)その他の措置（予測評価の結果、追加する措置）には、汚染土壌を搬出するまでの仮置き場、飛散防止対策（浸透水対策は地下水の環境保全措置にある p295）を追記するとともに、土壌汚染対策法（第20条）により発行される「管理票」の適切な確認を追記すべきである。ある。

事業者の見解
○引き続き、頂戴したご意見に配慮して環境影響評価を進めます。
○ご意見を踏まえ、評価書においては環境保全措置を「(1) 予測の前提とした措置」と「(2) その他の措置」に区分して記載します。
○ご意見を踏まえ、評価書においては「(1) 予測の前提とした措置」に記載した内容を「施設の存在・供用時を想定した配慮」に追記します。
○引き続き、頂戴したご意見に配慮して環境影響評価を進めます。
○ご意見を踏まえ、評価書においては、以下のとおり修正します。 ＜建設作業時を想定した配慮について＞ ・環境保全措置の「(1) 予測の前提とした措置」を基に「建設作業時を想定した配慮」の内容を修正します。なお、土壤汚染対策法で求められる調査以上の対応としては、「ダイオキシン類の調査を行うこと」及び「破碎棟の建築予定場所については、表層土壤の汚染の有無に関わらず、掘削深さを考慮し、ボーリングによる深度方向の調査を行うこと」を計画しています。 ＜関係法令の指定・規制等について＞ ・ア(イ)g「土壤」において、①汚染判明時の区域指定について、②汚染の除去等の措置について、③搬出の規制（管理票の交付、汚染土壤処理業者への処理委託等）について追記します。 ＜環境保全措置について＞ ・「(1) 予測の前提とした措置」に管理票の交付等を行う旨を追記するとともに、「(2) その他の措置」に掘削した汚染土壤を仮置きする際は、状況に応じてシート敷き等を行う旨を記載します。

項 目	意見の概要
地 下 水	[環境保全措置について] *p295 地下水の環境保全措置の(1)予測の前提とした措置の3点目で“ふっ素及びほう素の濃度の上昇が見られた場合には、関係法令に基づき適切な汚染拡散防止措置を講ずる。”とあるが、「その他、新たな項目による汚染が判明した場合」を追加すべきである。また、この(1)予測の前提とした措置の内容を建設作業時を想定した配慮 p28 に追記すべきである。
地 盤	[環境保全措置について] *p301 地盤の環境保全措置の2点目“ボーリングやヒーピングの発生を防止するため、山留壁の先端を不透水層に十分に貫入させる。”は、1点目の“ソイルセメント柱列壁をディープウェルの先端よりも深い不透水層まで貫入させ、側面を止水する。”と同じ措置の理由を説明しているだけなので、一体化すべきである。そのうえで、破碎等の掘削位置の不透水層は何mの深さにあり、そこにどれだけ貫入させるかを具体的に記載すべきである。また、このボーリングやヒーピングの発生を防止する措置は、JR東海のリニアで名城非常口工事が深さ50mの地下から出水して2018年12月から工事中断した原因とも考えられ、重要な措置なので、建設作業時を想定した配慮 p28 に追記すべきである。
安 全 性	[環境保全措置（工事中）について] *p314 工事関係車両の走行（交通量の増加）の環境保全措置の(1)予測の前提とした措置が1項目しかないが、(2)その他の措置（予測評価の結果、追加する措置）に掲げてある“運行管理を適切に行うことにより工事関係車両の集中化を避ける。”及び“交通誘導員を配置し、歩行者等の安全性を確保する。”の2項目は、建設作業時を想定した配慮 p28 にあるため、(1)予測の前提とした措置に移動すべきである。
廃棄物等	[環境保全措置（工事の実施による廃棄物等）について] *p323 工事の実施による廃棄物の環境保全措置の(1)予測の前提とした措置が1項目しかないが、(2)その他の措置（予測評価の結果、追加する措置）に掲げてある“工事に使用する資材、機材等については、梱包材の簡素化を図るなど、廃棄物の発生抑制に努める。”は、建設作業時を想定した配慮 p29 の“搬入物梱包材は、可能な限り再資源化及び減量化を行う。”と同じ内容であるため、文書表現を精査したうえで、(1)予測の前提とした措置に移動すべきである。
	[予測方法（施設の稼働による廃棄物等）について] *p324 施設稼働による廃棄物が、種類別に発生量と処理・処分方法が示してあるが、予測方法には、“発生する廃棄物等の種類毎の量を推計した。”とあるだけなので、その推計根拠を明記すべきである。2章の対象事業の名称、目的及び内容 p3～p25 にも、資料編【廃棄物等】p400～p402（工事の実施による廃棄物等のみ）にも記載はない。工事の実施による廃棄物等では、予測方法として、予測手法の後に予測条件として“諸条件を資料12-1（資料編 p400）に」示す。” p321 と記載してあるので、少なくともこれにならうべきである。
	[環境保全措置（施設の稼働による廃棄物等）について] *p324 施設稼働による廃棄物の環境保全措置の(1)予測の前提とした措置で1項目ある“焼却灰、飛灰及び汚泥については、適宜分析を行うことにより、性状を把握するとともに、関係法令等を遵守して、他、運搬及び処理・処分をおこなう。”は重要なことであり、施設の存在・供用時を想定した配慮 p31 の“「廃棄物処理法」に基づき、適正に処理する。”の文章を拡充すべきである。

事業者の見解
○ご意見を踏まえ、評価書においては、地下水質の調査の結果、ふっ素及びほう素以外の項目について環境基準等の超過が判明した場合においても関係法令に基づき適切な汚染拡散防止措置を実施する旨を記載します。また、環境保全措置の「(1) 予測の前提とした措置」の内容を「建設作業時を想定した配慮」に追記します。
○ご意見を踏まえ、評価書においては、以下のとおり修正します。 ＜環境保全措置について＞ ・「破碎棟のごみピット部分を掘削する際には、山留壁（止水性の高いソイルセメント柱列壁）により側面を止水し、山留壁の先端についてはボイリングやヒービングの発生を防止するため、ディープウェルの先端よりも深い不透水層まで十分に貫入させる。」に修正します。 ＜建設作業時を想定した配慮について＞ ・「地形等の改変による影響の防止」の内容に、山留壁に関する環境保全措置を追記します。 ○山留壁は、資料編 p. 391 図 10-1-1 「地下水位低下量の算出に用いたモデル図（断面図）」に示す GL-38.0m 以深の D_{3L}（熱田層下部粘土層）まで貫入する計画ですが、詳細な深さについては、今後、設計を進める中で検討します。
○ご意見を踏まえ、評価書においては「工事関係車両の走行が短時間に集中しないよう、運行管理を適切に行う。」及び「事業予定地の工事関係車両出入口に交通誘導員を配置し、歩行者等に対する安全を確保する。」を「(1) 予測の前提とした措置」に記載します。
○ご意見を踏まえ、評価書においては「工事に使用する資材、機材等の搬入梱包材については、可能な限り再資源化及び減量化を行う。」に修正し、環境保全措置「(1) 予測の前提とした措置」及び「建設作業時を想定した配慮」に記載します。
○焼却灰、飛灰及び汚泥の発生量は、メーカーヒアリングの結果を基に推計し、金属の発生量については、大江破碎工場での処理実績及び計画施設でのごみ処理量を基に推計しました。ご意見を踏まえ、評価書においては、予測方法に推計方法を記載します。
○ご意見を踏まえ、評価書においては「(1) 予測の前提とした措置」の内容を「施設の存在・供用時を想定した配慮」に追記します。

項 目	意見の概要
緑 地	[環境保全措置について] *p359 緑地の予測結果で“新設する緑地等の緑化面積は…約 1,400m²…破碎棟の建設等により減少する緑化面積は…約 2,000m²の予定である。”p359 とあり、緑化面積は約 600m²減少させる計画であるが、評価では“緑化率は…規制値 20%を上回る約 28%となる。”p360 として、“現在の緑地環境の維持がなされるものと判断する。”としているが、やはり、緑化率は現況非悪化とするため、最大限の努力をすべきである。例えば、北側の F（高木、中低木、地被類）にあるくぼみを同様の樹種で L：188.3m²として新設するが p358・p359、その東西方向 200m に 3m 幅程度の 600m²増設はできないのか。収集運搬車の出入り幅の約 25m は 3m ほど削減しても問題と思われる。また、南側のグラウンド p12 は 1,500m²（約 50m×30m）ほどあるが、このグラウンドの北側 50m 幅を 2m ほど削減したり、グラウンドの東側のくぼみ 2 か所を、北側の G（コウライシバ、チガヤ）を延長する形で 100m²程度増設できないのか、など、再検討が必要である。 
景 観	[環境保全措置について] *p371 景観の環境保全措置の構成がおかしい。建設機械の稼働の環境保全措置 p156 と同様に、(1)予測の前提とした措置、(2)その他の措置（予測評価の結果、追加する措置）と分類すべきである。また、記載してある環境保全措置の 1 点目（破碎棟は、圧迫感を低減するため、できる限り小さくするよう努める。）は、重要であるため、施設の存在・供用時を想定した配慮 p31 に追加するとともに、破碎棟の高さを明記すべきである。さらに、2 点目（破碎棟の配置、規模、形状及び色彩についてさらに検討）は、施設の存在・供用時を想定した配慮 p31 にあるため、(1)予測の前提とした措置で記載すべきである。

事業者の見解

○緑地の配置については、今後、設計を進める中で車両の動線や滞車スペース等とあわせてさらに検討し、可能な限り緑地の確保に努めます。評価書においては、上記の内容を環境保全措置の「(2) その他の措置」に追記します。

○ご意見を踏まえ、評価書においては、以下のとおり修正します。

＜施設の使用・供用時を想定した配慮＞

- ・「自然景観の保全」の内容に「破砕棟は、圧迫感を低減するため、できる限り小さくするよう努める。」を追記します。

＜環境保全措置について＞

- ・「(1) 予測の前提とした措置」と「(2) その他の措置」に区分して記載します。

○破砕棟の高さについては、準備書 p. 10 の表 1-2-7「施設概要」の建物構造に示したとおり、高さ 20m として予測を行いました。評価書においては「予測条件」に破砕棟の高さ（20m）を記載します。

項 目	意見の概要																																																																			
温室効果ガス等	[予測結果について] ＊p375・p378 工事中・施設稼働の温室効果ガス排出量の予測結果があり、工事中は12,828t-CO2（工事期間中）、施設稼働で11,850t-CO2/年とあるが、名古屋市は「低炭素都市 2050 なごや戦略」（2009 年 11 月）で、挑戦目標として、中期目標（2020 年）25%削減＝1304 万トン/年 長期目標（2050 年）8 割削減＝348 万トン/年（いずれも 1990 年比＝1739 万トン/年）を策定したが、その後も温室効果ガス排出量は改善されていない。このため、「低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画」（2019 年 11 月）で、長期目標はそのまま、2030 年度の中期目標を 2013 年度比で 14%削減の 1,172 万トン/年とした。しかし、2013（H25）年度以降も駅前大規模ビルの完成で「オフィス・店舗等」からの排出量は更に増加している。環境影響評価準備書での施設供用時を見ると、港アクスル、大ナゴヤビルディング、JR ゲートタワー、JP タワー、ささじまライブだけで、年間 20 万トンを超える温暖化ガスが排出されている。ちなみに市環境白書（H30 年版 p15）によれば、2016 年度に 1,472 万トン/年と目標を大きく超えている。このような状況に新南陽工場で年間 1 万トンを追加する計画を市はどのように考えるのか。これらの増加分に見合う他の削減対策を明確に示すべきである。 温室効果ガス排出量 2030 年度 ▲27%（2013 年度比）（1990 年度比 ▲33%） 名古屋市の温室効果ガス排出量の削減目標 低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画																																																																			
	<table><tr><th rowspan="2">事業名</th><th rowspan="2">延べ面積 m2</th><th colspan="2">存在・供用時</th><th colspan="2">駅前ビル計</th><th rowspan="2">208,124 供用時 計</th><th rowspan="2">t-CO2/年 CO2/m2</th><th rowspan="2">事後調査書 (工事～供用時)</th></tr><tr><th>新建築物 存在</th><th>新建築物 関連交通</th><th>供用時 廃棄物</th><th>緑化</th></tr><tr><td>港アクスル</td><td>445,300</td><td>61,254</td><td>32,659</td><td>640</td><td>-994</td><td>93,559</td><td>0.21</td><td>H27.2～H28.2</td></tr><tr><td>名駅3 大ナゴヤビル</td><td>150,000</td><td>16,300</td><td>5,100</td><td>300</td><td>-15</td><td>21,685</td><td>0.14</td><td>H24.9～H29.11</td></tr><tr><td>名駅1南 JR ゲートタワー</td><td>260,000</td><td>35,670</td><td>8,100</td><td>500</td><td>-10</td><td>44,260</td><td>0.17</td><td>H22.11～28.10</td></tr><tr><td>名駅1北 JP タワー</td><td>190,000</td><td>17,000</td><td>600</td><td>300</td><td>-60</td><td>17,840</td><td>0.09</td><td>H22.11～H27.12</td></tr><tr><td>ささじまライブ</td><td>160,000</td><td>22,400</td><td>8,100</td><td>300</td><td>-20</td><td>30,780</td><td>0.19</td><td>H27.5～H29.6</td></tr><tr><td>新南陽</td><td>24,000</td><td>55,372</td><td>1,463</td><td>-44,757</td><td>-228</td><td>11,850</td><td>0.49</td><td></td></tr></table>	事業名	延べ面積 m2	存在・供用時		駅前ビル計		208,124 供用時 計	t-CO2/年 CO2/m2	事後調査書 (工事～供用時)	新建築物 存在	新建築物 関連交通	供用時 廃棄物	緑化	港アクスル	445,300	61,254	32,659	640	-994	93,559	0.21	H27.2～H28.2	名駅3 大ナゴヤビル	150,000	16,300	5,100	300	-15	21,685	0.14	H24.9～H29.11	名駅1南 JR ゲートタワー	260,000	35,670	8,100	500	-10	44,260	0.17	H22.11～28.10	名駅1北 JP タワー	190,000	17,000	600	300	-60	17,840	0.09	H22.11～H27.12	ささじまライブ	160,000	22,400	8,100	300	-20	30,780	0.19	H27.5～H29.6	新南陽	24,000	55,372	1,463	-44,757	-228	11,850	0.49	
事業名	延べ面積 m2			存在・供用時		駅前ビル計					208,124 供用時 計	t-CO2/年 CO2/m2	事後調査書 (工事～供用時)																																																							
		新建築物 存在	新建築物 関連交通	供用時 廃棄物	緑化																																																															
港アクスル	445,300	61,254	32,659	640	-994	93,559	0.21	H27.2～H28.2																																																												
名駅3 大ナゴヤビル	150,000	16,300	5,100	300	-15	21,685	0.14	H24.9～H29.11																																																												
名駅1南 JR ゲートタワー	260,000	35,670	8,100	500	-10	44,260	0.17	H22.11～28.10																																																												
名駅1北 JP タワー	190,000	17,000	600	300	-60	17,840	0.09	H22.11～H27.12																																																												
ささじまライブ	160,000	22,400	8,100	300	-20	30,780	0.19	H27.5～H29.6																																																												
新南陽	24,000	55,372	1,463	-44,757	-228	11,850	0.49																																																													

事業者の見解

○温室効果ガスの排出量は、工事中で 12,828t-CO₂、計画施設の供用時には 11,850t-CO₂/年と予測されます。既存施設稼働時の温室効果ガス排出量については、29,295t-CO₂/年と予測されるため、南陽工場に係る温室効果ガスの排出量は、本事業の実施により減少することとなりますが、準備書 p.375 及び p.379 に示す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さらなる低減に努めます。

項 目	意見の概要
温室効果ガス等	[環境保全措置（供用時の温室効果ガス）について] ＊p379 施設稼働による温室効果ガスの環境保全措置の(1)予測の前提とした措置が1項目であるが、(2)その他の措置（予測評価の結果、追加する措置）の3点目“高効率照明等の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。”は、施設の存在・供用時を想定した配慮p31にあるため、(1)予測の前提とした措置に移動すべきである。
	[評価（供用時の温室効果ガス）について] ＊p379 施設稼働による温室効果ガスの評価で“温室効果ガス排出量は、既存施設と比較して 59.5%減少することから、温室効果ガスの排出による環境負荷は低減されるものと判断する。”とあるが、そもそも焼却設備 1,500 トン/日が 560 トン/日と約 1/3 に減少するので、破碎設備 100 トン/日が追加されるとはいえ、温室効果ガスの排出量が 0.4 倍にしかならないのは腑に落ちない。既存施設及び計画施設の温室効果ガス排出量の表（p378 下段）は、焼却設備と破碎設備に分けて比較すべきである。

事業者の見解
○ご意見を踏まえ、評価書においては「高効率照明等の省エネルギーシステムの採用を検討し、エネルギー消費量の削減を図る。」を「(1) 予測の前提とした措置」に記載します。
○焼却設備の規模は1,500t/日から560t/日と約1/3に減少しますが、焼却量で比較すると、市民の皆さまのご協力を頂きながらごみ減量に取り組んだ結果、既存施設が約27万t/年であるのに対して、計画施設については約14万t/年を計画しており、約1/2の減少となります。 ○計画施設の温室効果ガス排出量が約60%減少する主な要因としては、焼却量の減少のほか、余熱利用による発電量が既存施設より多くなることが考えられます。（既存施設：約8,800万kWh/年，計画施設：約9,400万kWh/年）

(3) 環境影響評価の手續に関する事項

項 目	意見の概要
市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解	[方法書における意見に対する事業者の見解について] *p434～pp451 方法書への意見に対しては、配慮書への意見と同様に、次のように全体として素直な見解であり、行政のあるべき姿を模索していることが伺われる。今後ともこうした姿勢を貫くべきである。 ①使用する建設機械は、排出ガス対策型や低騒音型・低振動型建設機械を採用すること工事仕様書に明記することとした。 ②方法書のダイオキシン類測定結果は「平成 28 年度ダイオキシン類調査結果」で年間 1 回のデータだけで、2 回のうちゼロでない 1 回を隠していたが、準備書では「ごみ焼却工場の維持管理状況」の年間 2 回の結果を記載した。ただし、平成 30 年度は全てゼロであった。 ③温室効果ガスの分析で参考として道路交通センサスをもとに走行台キロの推移を記載した。ただし、温室効果ガスの減少傾向と走行台キロの微増関係が分析されていない。 ④騒音・振動の規制基準表の注 1, 2 の上乘せ基準（5dB 減ずる厳しい値）は適用されないことを記載した。中電武豊火力では方法書への指摘に対し、準備書で「騒音の規制基準は、保育園の周囲 50m の区域内において規制基準値から 5dB 減じた値が適用される」と修正するというみつももない結果であった。 ⑤大気予測は平坦地のため、“ブルーム式、パフ式による予測を基本として考えておりますが、周辺の状況を踏まえ、本事業における適切な予測方法について、検討いたします。”とまでは方法書で書き、検討した結果ブルーム式、パフ式で予測したことを記載した。ただし、結果だけで、その内容はない。 ⑥道路交通騒音の予測結果を「環境基準（幹線交通を担う道路に近接する特例基準値）から 5dB 減じた値」とも比較した。ただし、評価では触れていない。 ⑦車種規制非適合車を使用しないことまでは方法書にあったが、これを確実なものにするため、工事仕様書に明記することとした。 参考 p418～p433 配慮書への意見に対しては、次のように全体として素直な見解であった。 ①5 次基本計画後のごみ処理量、埋立量は方法書で記載する。但し、実績の評価がない。 ②メタン発酵は、他自治体の主な導入事例を方法書で記載する。但し、用語解説で入れただけ。 ③下水道整備地区でないのに下水道放流？→周辺で敷設工事、事業区域北側では下水道供用。供用時は“公共下水道へ放流します。”下水道整備計画は明らかになった段階で環境影響評価図書（方法書、準備書、評価書のいずれか）に記載する。 ④地盤沈下は 1 年間の沈下量だけではなく、累積沈下量と地盤高さを方法書で記載する。 ⑤土壤汚染は過去の調査結果等に十分留意し、調査を進めていく。 ⑥道路騒音の評価は、環境基準のほかに“環境基準から 5 dB 減じた値”との比較を方法書で記載する。（これは広島高裁で確定した値と同じ） ⑦温室効果ガスは自動車（家庭＋産業）の要因分析を方法書で記載する。但し分析内容が不十分。 ⑧道路交通の状況、大気、水質は最新資料とする。 ⑨関係法令の紹介だけではなく、どう適用されるかを方法書で記載する。但し、騒音。振動は不十分。 ⑩大気予測は平坦地のため、“ブルーム式、パフ式による予測を基本として考えておりますが、周辺の状況を踏まえ、本事業における適切な予測方法について、検討いたします。”とまでは書いた。但し、結果はブルーム式、パフ式による予測だけで、検討した内容が本文のどこにもない。 ⑪騒音予測で A 案は 125dB 1 台、B 案では 115dB 2 台と異なる条件で複数案検討はおかしい。→A 案は既存建屋に 1 台分しか確保できない。そんなことなら複数案とはいえない。 ⑫規制対象外の建設作業についても、基準値、作業時間、作業期間、作業日の基準を遵守する。その点を作業者に周知徹底する。 ⑬車種規制非適合車の使用抑制について、富田工場の評価書のように（契約書の）仕様書に明記することとした。

事業者の見解

○頂戴したご意見については、真摯に受け止め、より環境に配慮した事業となるよう環境影響評価を進めます。

項 目	意見の概要
市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解	[方法書における意見に対する事業者の見解について] ＊p446 建設作業時を想定した配慮では、特定建設作業で基準値 75dB だけではなく、作業時間、作業期間、作業日の基準を遵守するのはもちろん、その他の作業についても特定建設作業の規制に関する基準を遵守すると表明していることを、他の事業主体に対してもこうした指導をするよう求めたが、方法書段階では“工事の実施にあたっては” p429 が準備書段階では“本事業に係る工事の実施にあたっては”と本工事に限定した表現となった。作業員に対し、事前配慮の言葉だけではなく、内容を周知徹底させることは、今までの名古屋市の環境影響評価制度のなかで確立されたことであり、他の事業主体に対してもこうした指導をするよう求める意見については、事業者として可能な措置として、名古屋市の環境影響評価担当部局に要請することを考えられたい。

事業者の見解
○ご意見の趣旨について、関係部署へ伝えました。

(4) 用語解説

項 目	意見の概要
用語解説	[ブルーム式について] *p466 【用語解説】ブルーム式は、一般的な解説があるが、その適用条件として平坦地での拡散に限ることを追記すべきである。
	[要請限度について] *p468 【用語解説】要請限度の解説は間違えている。“措置をとるべきことを要請することができる」とされている限度値”ではなく、“「措置を執るべきことを要請するものとする」とされている限度値”である。正確に言えば、騒音規制法と振動規制法の要請限度は、「都道府県公安委員会に対し、道路交通法の規定による措置を執るべきことを要請するものとする。」であり、振動規制法の要請限度は、「道路管理者に対し当該道路の部分につき道路交通振動の防止のための舗装、維持又は修繕の措置を執るべきことを要請し、又は都道府県公安委員会に対し道路交通法の規定による措置を執るべきことを要請するものとする。」であり、騒音と振動では要請対象が異なっている。 (参考) 騒音規制法第十七条 市町村長は、第二十一条の二の測定を行つた場合において、指定地域内における自動車騒音が環境省令で定める限度を超えていることにより道路の周辺の生活環境が著しく損なわれると認めるときは、都道府県公安委員会に対し、道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）の規定による措置を執るべきことを要請するものとする。 振動規制法第十六条 市町村長は、第十九条の測定を行つた場合において、指定地域内における道路交通振動が環境省令で定める限度を超えていることにより道路の周辺の生活環境が著しく損なわれていると認めるときは、道路管理者に対し当該道路の部分につき道路交通振動の防止のための舗装、維持又は修繕の措置を執るべきことを要請し、又は都道府県公安委員会に対し道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）の規定による措置を執るべきことを要請するものとする。

事業者の見解

○ご意見を踏まえ、評価書においては、地形における適用性について記載がある「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省、独立行政法人土木研究所，平成 25 年）の「予測手法の適用性の目安」を追記します。

予測手法の適用性の目安

予測手法	地形における適用性		道路構造における適用性	
	一般地形部	谷地形等	一般的な道路構造	特殊な道路構造
大気拡散式	◎	△ ^{注 1)}	◎	○
統計的方法	○	×	○	×
模型実験	—	△ ^{注 2) 注 3)}	—	○
野外拡散実験	—	△ ^{注 2) 注 3)}	—	△ ^{注 4)}
類似事例による推定	○	△	○	△
数値解析モデル	—	△ ^{注 3)}	—	△ ^{注 3)}

注) 表中の記号の意味は次のとおり。◎印：「最も適する」、○印：「適する」、△印：「条件によっては適さない場合がある」、×印：「適さない」、—印：「通常は必要としない」

注 1) 地形条件によっては補完が必要。 注 2) 大気拡散式の補完方法として有用な方法。

注 3) 妥当性の検証が必要。

注 4) 類似構造での実験となり、類似性の検討が必要。

出典) 「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省、独立行政法人土木研究所，平成 25 年）

○ご意見を踏まえ、評価書においては、「『騒音規制法』及び『振動規制法』において、市町村長が自動車騒音、道路交通振動の測定を行った結果、要請限度を超え、道路周辺の生活環境が著しく損なわれると認められた場合は、都道府県公安委員会に対して措置をとるべきことを要請し、また、振動については道路管理者に対して道路交通振動防止のための措置をとるべきことを要請するものとされている。」と修正します。

4 環境影響評価準備書の記載内容の訂正について

準備書 第2部 第9章 9-1 工事中 において予測条件として設定した工事関係車両出入口における工事関係車両台数に誤りがあった。この記載内容の誤り（以下、「訂正前」という。）と、これを訂正したもの（以下、「訂正後」という。）は、次に示すとおりである。

なお、準備書の内容を訂正した部分については、訂正前、訂正後ともに（下線）を付加した。訂正した内容は、評価書に記載する。

<訂正前>

準備書 p. 313

表 2-9-7 工事関係車両出入口における工事関係車両台数

区 分	北側入口	南側出入口
16 時間（台/16 時間）	<u>86</u>	<u>610</u>
ピーク時（台/時）	<u>14</u>	<u>200</u>

準備書 p. 314

表 2-9-9(1) 工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯（16 時間）

区 分	北側入口	南側出入口
工事関係車両（台/16 時間）	<u>86</u>	<u>610</u>
歩行者（人/16 時間）	85	9
自転車（台/16 時間）	3	1

表 2-9-9(2) 工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯（ピーク時）

区 分	北側入口	南側出入口
工事関係車両（台/時）	<u>14</u>	<u>200</u>
歩行者（人/時）	19	3
自転車（台/時）	1	1

＜訂正後＞

準備書 p. 313

表 2-9-7 工事関係車両出入口における工事関係車両台数

区 分	北側入口	南側出入口
16 時間（台/16 時間）	<u>43</u>	<u>305</u>
ピーク時（台/時）	<u>7</u>	<u>100</u>

準備書 p. 314

表 2-9-9(1) 工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯（16 時間）

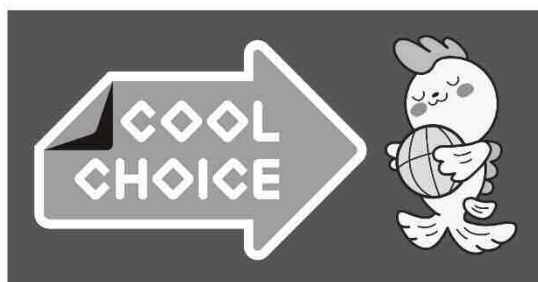
区 分	北側入口	南側出入口
工事関係車両（台/16 時間）	<u>43</u>	<u>305</u>
歩行者（人/16 時間）	85	9
自転車（台/16 時間）	3	1

表 2-9-9(2) 工事関係車両出入口における歩行者及び自転車との交錯（ピーク時）

区 分	北側入口	南側出入口
工事関係車両（台/時）	<u>7</u>	<u>100</u>
歩行者（人/時）	19	3
自転車（台/時）	1	1

本書は、古紙パルプを含む再生紙を使用しています。

いま、やろまい。地球にイイコト。



なごや COOL CHOICE 大作戦