

見解書に対する環境の保全の見地からの意見（市民等の意見）の概要、事業者の見解及び補足意見（名古屋市南陽工場設備更新事業）

名古屋市南陽工場設備更新事業の公聴会は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の防止を図るため、開催を中止しました。

公聴会の開催に代え、名古屋市環境影響評価条例施行細則（平成11年名古屋市規則第26号）第15条第3項の規定に基づき、公聴会の陳述人から見解書に対する環境の保全の見地からの意見（市民等の意見）の提出を受けました。さらに、当該意見に対する事業者の見解及び見解に対する陳述人からの補足意見の提出を受けました。

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 陳述人の氏名（敬称略）

中川 武夫

4 意見の概要、事業者の見解及び補足意見

見解書に対する市民等の意見の概要、事業者の見解及び補足意見は、次に示すとおりです。

市民等の意見の提出件数、項目、意見数及び補足意見数

提出件数	意見の項目	意見数	補足意見数
1件	環境影響評価に関する事項	1	0
	環境影響評価	18	10
	環境影響評価の手續に関する事項	2	0
	用語解説	1	1

(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] (8) その他の問題 ・ “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。協議の進捗状況、予算措置はどうなっているのか。 p7

(2) 環境影響評価

項目	意見の概要
全 般	[設計について] (3) 今後検討する項目は評価書までに結論を 「今後設計を進める中で更に検討する」という見解が多く、しょうがない面もあるが、評価書までには、それなりの結論を出し記載すべきである。 ・ 工事の平準化 p3、建設機械の詳細な配置 p27、有害物質等保管場所の浸水防止措置 p7、脱臭装置の構造 p17、位置、掘削位置の不透水層深さと貫入深さ p31

事業者の見解	補足意見
<p>○令和 2 年度中の公共下水道への接続に向けて、関係部署との協議及び手続きを進めています。</p>	<p>—</p>

事業者の見解	補足意見
<p>○ご指摘の内容につきましては、工事受注業者が設計を進める中で検討するものであるため、工事発注に際して、評価書を遵守し、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める工事がなされるよう、工事受注業者に求めます。</p>	<p>脱臭装置の構造・位置や有害物質等保管場所の浸水防止措置までも、工事受注業者の設計に任せ、評価書を遵守するよう求めても意味がない。基本的性能、位置などは市が決定し、工事受注業者に注文すべきである。緑地も同様である。それができないのであれば、受注業者が決まり詳細設計が決まった段階で、改めて住民意見を求める手続きを追加すべきである。現に山梨県の中部横断道の方法書に対して山梨県知事は2020年5月1日に「計画が決定する前の段階で、位置や構造が分かる図面等により、検討経緯を含めて県に報告し、ホームページ等で情報公開すること。」と事業者に厳しい意見を通知している。リニアのようにそれを事後調査報告書で済ませてしまうのであれば、「まだ詳細が決まらないので、決まったら、時宜調査報告書に記載する」と言えばアセス手続きが済んでしまうことになる。</p> <p>このことは、排ガス(準備書 p16)で排ガス濃度を定め、工事受注業者に注文することと同じである。</p> <p>また、JR 東海の名城非常口、名駅のリニア工事で 50m深さから出水し工事中断した事件を繰り返さないためにも重要な措置であるので、市が事前に掘削位置の不浸透水層深さを把握し(現南陽工場の工場の資料で確認できるはず)、貫入深さを何m以上などの工事条件を示すべきである。</p>

項目	意見の概要
全般	<p>[環境保全措置について]</p> <p>(4) 環境保全措置の追加、説明不備を評価書に追記する</p> <p>環境保全措置を追加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事の平準化による配車計画の変更を検討 p15、 ・ 十分な滞車スペースを確保 p17、 ・ 高度な排ガス処理装置設置 p17、 ・ ごみ収集車洗車場を投入ステージ内に設ける p17、 ・ 建屋構造（壁面は鉄筋コンクリート等） p25、 ・ 搬出入車両は公用車への低公害車・低燃費車の導入方針に基づく p27、 ・ 低振動型建設機械採用を工事仕様書に明記 p27、 ・ ごみ質の均一化・燃焼温度・ガス滞留時間（但し評価書追記が欠落） p17、 ・ 管理票の交付等・汚染土壌の仮置きはシート敷き等 p29、 ・ 地下水：ふっ素、ほう素以外の新たな項目による地下水汚染が判明した場合を追加 p31、 ・ 地盤：山留壁先端はディープウェルより深い不浸透層まで p31、 ・ 資・機材の梱包材は可能な限り再資源化、減量化 p31、 ・ 焼却灰、飛灰及び汚泥の適宜分析…関係法令等を遵守 p31、 ・ 温室効果ガス:エネルギーの有効利用 p37 <p>説明不備だった点を評価書に追記する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 排ガス濃度に基準値を併記、 ・ 建設機械の稼働による予測時期の月別排出量、 ・ 月別稼働台数（評価書資料編で）、 ・ 工事車両の月別台数、 ・ 断面図に高さを記載、 ・ 31m 高度地区との適合、 ・ 騒音予測の建設機械出力、 ・ 騒音調査の焼却炉稼働は2炉稼働時、 ・ 騒音予測の仮囲いの位置関係（予測高さが地上1, 2m だけで十分なのかを検討すべき）、 ・ 施設稼働の騒音評価は寄与騒音レベル p25、 ・ 仮囲いは3m、 ・ 運行管理により工事関係車両の集中化を避ける ・ 運転手への指導を徹底 p25、 ・ 排出ガス諸元値の注釈修正（排出係数原単位の算出過程が分かるように追加する必要）、 ・ 施設稼働の廃棄物に推計根拠を記載 p31、 ・ 景観予測条件に破碎棟の高さ20mを追記 p33、 ・ 要請限度の用語解説修正 p43
	<p>[環境保全措置について]</p> <p>(5) 環境保全措置を予測の前提措置と予測評価の結果で分類した</p> <p>環境保全措置を、(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）と分類する。このことで、予測の前提として措置は予測条件に組み込む必要が出てくる。</p> <p>大気汚染、悪臭、騒音、振動、低周波音、土壌、廃棄物、景観</p>
大気質	<p>[地上気象調査結果（風配図）について]</p> <p>(8) その他の問題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「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」というなら、その個別原因を検討して、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。 p9

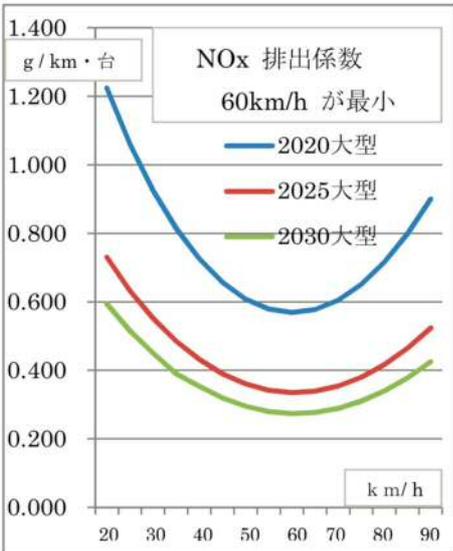
事業者の見解	補足意見
<p>○ご意見を踏まえ、見解書に示すとおり、評価書においてわかりやすく記載します。</p>	<p>見解書では、具体的に評価書に記載する内容が記載してあるものもあるが、（排ガス濃度に基準値を併記。騒音予測の建設機械出力。運行管理により工事関係車両の集中化を避ける・運転手への指導を徹底。要請限度の用語解説修正）、全てが見解書に記載してあるわけではない（建設機械の稼働による予測時期の月別排出量、稼働台数は、工事平準化の可能性を探るために必要。排出ガス諸元値の注釈修正。施設稼働廃棄物の推計根拠）。評価書で突然これらが示されても、アセス上もう意見をいう機会はないので、準備書の段階で明らかにすべきである。</p> <p>なお、騒音予測の仮囲いの位置関係（予測高さが地上1.2mだけで十分なのかを検討すべき）については、予測高さが1.2mだけと判明したがそれで十分なのか記載されていない。</p>
<p>○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。</p>	<p>—</p>
<p>○異なる観測地点の風配図に差が生まれた原因を特定することは困難ですが、周辺の建物の立地状況の違いが原因の1つと考えられます。</p> <p>○事業予定地周辺は、谷地形等にあらず、ほぼ平坦な地形であると考えています。</p>	<p>—</p>

項目	意見の概要
大気質	<p>[予測手法について]</p> <p>(7) 道路環境影響評価の技術手法の問題点</p> <p>① 出典とされる「予測手法の適用性の目安」という表は、道路環境影響評価の技術手法（2012（平成24）年度版）p2-2-31にあるが、そもそも、この技術手法が古すぎるのが問題である。</p> <p>横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会が、横浜環状南線では地形の複雑性に鑑み3次元流体モデル方式を使用し自費で調査したところ環境基準をオーバーすることが確認できた。この事実を以って神奈川県公害調停委員会に諮り5年を掛けて事業者とも議論を重ね、2017年2月20日に「環境影響評価の大気汚染予測の方法について、科学的知見に基づき最適な予測手法を用いるものとする。」公害調停合意が成立した。国交省は調停後2年を経過したものの「検討中」として新技術を発表していない。こうした経緯を国土交通省は真剣にとらえ、複雑な地形では予測手法を3次元流体モデルなど最適な方法に変更し、道路環境影響評価の技術手法も改訂すべきである。因みに文科省では福島原発の災害に際して三次元流体モデル方式に基づいた危険予報を国民に発表していた。</p> <p>道路環境影響評価の技術手法（2012（平成24）年度版）は、平成25年3月に、新たな知見により改訂しているが、内容は「NO_x及びSPMの自動車排出係数及び縦断勾配による補正係数の更新、NO_x変換式及び年平均値から年間98%値（又は年間2%除外値）への変換式のパラメータの更新、沿道における大気安定発生頻度に関する通年気象観測結果及び排気管一次粒子以外の粒子状物質に関する沿道環境調査を踏まえた回折の追記だけである。（技術手法 p2-1-1）</p> <p>しかも、道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）でも「2.1.4 調査及び予測の手法の選定：2 参考手法より詳細な手法を選定する場合：(2)対象地域が通常より拡散しにくい地形*⑤を有する場合で、かつ、環境影響の程度が著しいものとなる恐れがある場合は、参考資料より詳細な調査及び予測の手法を選定する。」p2-1-12とし、「*⑤ 通常より拡散しにくい地形とは、対象道路の位置する地形が局地的な谷地形や盆地地形である場合をいう。」p2-1-13と、平坦地でなく拡散しにくい地形では別の予測手法を選定するとしているほどである。</p> <p>さらに、「*9 もともとのプルーム式及びパフ式は、拡散場が平坦であること、拡散係数が拡散場で一定であることを仮定して導かれたものである。…プルーム式及びパフ式を広範囲にわたって適用可能としているのは、種々の道路構造及び気象条件に対して、現実の拡散濃度に基づき各種パラメータを設定しているためである。」p2-1-31と道路からの大気予測に限定したパラメータを定めているだけであり、固定発生源には適用できない。p43</p>

事業者の見解	補足意見
<p>○準備書作成時点（令和元年 6 月末時点）における最新の文献である「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）に基づき、予測を行いました。</p> <p>○事業予定地周辺の地形や建物の立地などを踏まえ、道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」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い（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。</p> <p>○今後、最新の文献や動向を注視し、環境影響を低減できるよう事業を進めます。</p>	<p>“準備書作成時点における最新の文献である「道路環境影響評価の技術手法」（国土交通省 平成 25 年）に基づき、予測を行いました。”として、“最新の文献”が準備書に追加されただけの説明であるが、意見の主旨はその最新文献が、横浜環状南線で神奈川県公害調停委員会が 2017 年 2 月 20 日に「環境影響評価の大気汚染予測の方法について、科学的知見に基づき最適な予測手法を用いるものとする。」と公害調停合意が成立し、国交省自らも認めた古い手法であることである。この事実についての見解を問いただしている。</p>

項目	意見の概要
大気質	<p>[予測条件（風速のべき指数）について]</p> <p>(7) 道路環境影響評価の技術手法の問題点</p> <p>④ 道路環境影響評価の技術手法によると、「車両…予測に用いる風速は、既存の方法を参考に適切に設定する*12」 p2-1-22、「*12 排出源高さの風速は、次のべき乗則の式を用いて推定する。」 p2-1-36 として $U=U_0 (H/H_0)^P$ が示され、べき指数 P は、障害物のない平坦地：1/7=0.143 や、郊外：1/5、市街地：1/3=0.33 としている。また、「建設機械の稼働…排出源高さの風速を設定する方法については…自動車の走行…「2,2,6 予測の手法」を参照のこと。」 p2-5-12 とされている。準備書の内容を正しく説明しているという意味で見解は間違っていないが、建設機械稼働及び施設稼働の予測では、風速のべき指数は大気安定度 A～G に応じて 0.1～0.30、車両走行の予測では風速のべき指数は 1/3 と、異なる手法を用いている問題への見解にはなっていない。</p> <p>道路環境影響評価の技術手法でも、2.1.6 予測の手法で、「車両…予測に用いる風速は、既存の方法を参考に適切に設定する*12」 p2-1-22 と基本を示しているだけであり、その例示の大気安定度に関係しない「べき指数」を用いなければならないわけではない。</p> <p>同一事業の施設稼働と自動車走行・建設機械稼働の予測条件の風速が異なるのはおかしい。全体を通じた姿勢で安全側出予測するなら、施設稼働の大気安定度別のべき指数を用いるべきではないか。 p11</p>
	<p>[建設機械の係る大気汚染物質排出量の算定について]</p> <p>(7) 道路環境影響評価の技術手法の問題点</p> <p>③ 建設機械等損料表に、排出ガス対策型の記載がないものについては、「未対策」としたと見解があるが、ここでも、技術手法の古さが証明されている。</p> <p>技術手法平成 24 年度版は平成 25 年 3 月にできているが、この時点では「3 次みなし規定」の受付が終了し、すでに「3 次基準値」の排出ガス対策型機械の指定が始まっており、平成元年 12 月時点で、一般工事用では小型バックホウ 138 機種、トラクターショベル 31 機種、クローラクレーン 17 機種、発動発電機 245 機種などが指定されている。この動きに技術手法と建設機械等損料表が対応していないだけである。 p11</p>
	<p>[環境保全措置（建設機械の稼働による大気汚染）について]</p> <p>(6) 残された課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 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評価書の環境保全措置に、追記しますとあるが、原則として採用するなど、充実する必要がある。特に第 3 次基準として、全回転型オールケーシング掘削機は 45 機種、クローラクレーンは 17 機種も指定されており、準備書では事情があって（令和元年度版建設機械等損料表に排出ガス対策型の記載がない）未対策となっているが、具体的には第 3 次基準対策型を原則として使用すると記載すべきである。 p13

事業者の見解	補足意見
<p>○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、大気汚染物質の面的な広がりを考慮するするため、広域の一般環境における拡散予測に適した「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、大気安定度ごとのべき指数を設定しています。一方で、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、道路沿道環境の予測に特化した「道路環境影響の技術手法（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 年度）を基に、予測地点の沿道の状況から土地利用の状況に応じたべき指数を設定しました。</p>	<p>見解は、予測の気象条件について、建設機械・施設稼働に窒素酸化物総量規制マニュアル（新版、平成 12 年）、車両走行に道路環境影響評価の技術手法を用いたと、準備書の繰返しであるが、意見の主旨は、同一事業で、施設稼働・建設機械稼働で 0.1～0.30、自動車走行で 0.33(1/3)と予測条件の風速が異なるのはおかしく、自動車走行が低めに予測される、という素直な疑問である。道路環境影響評価の技術手法でも、「車両…予測に用いる風速は、既存の方法を参考に適切に設定する* 1 2」p2-1-22 と基本を示しているだけであり、安全側での予測をすべきではないのか。</p>
<p>○準備書作成時点（令和元年 6 月末時点）における最新の資料に示された値を基に算出しました。</p> <p>○本事業の実施にあたっては、原則として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、周辺環境に及ぼす影響の低減に努めます。</p>	<p>—</p>
<p>○ご意見を踏まえ、評価書においては、環境保全措置の「その他の措置」に、原則として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。</p>	<p>—</p>

項目	意見の概要																																				
大気質	<p>[予測条件（走行速度）について]</p> <p>(7) 道路環境影響評価の技術手法の問題点</p> <p>② 道路環境影響評価の技術手法の予測条件の走行速度について「引用」の後に（一部省略）とあるのは問題である。（一部省略）の部分には「ただし、この場合、<u>沿道環境の保全の観点から適切な値</u>^{*5}を用いることができる。」（下線は原文のまま）p2-1-19とあり、^{*5}沿道環境の保全の観点から適切な値は、「…自動車専用道路以外の道路（以下、一般道路という）の場合は、信号交差点により走行速度が低下し、排出係数が増加する場合もあることから、適切な平均走行速度を設定する。平成11年度の道路交通センサスデータのうち、自動車専用道路を除く4車線以上の一般国道の旅行速度を考慮した結果、表-2.1.4の平均走行速度が得られた。これを目安に、一般道路の走行速度を設定することができる。」p2-1-28とある。意識して隠したかと思われる行為である。つまり、この技術手法によれば、規制速度が50km/hでは40km/hのより大きな排出係数を設定することができるのである。</p> <p>ただし、排出係数は60km/hが最小となる。（左図）このため、No.8宝神観測局で実測が52.4～55.4km/hと規制速度50km/hを超えていたため、規制速度を用いるのも、安全側になる。p13</p>  <table border="1"> <caption>NOx 排出係数 (g/km・台) vs. 速度 (km/h)</caption> <thead> <tr> <th>速度 (km/h)</th> <th>2020大型 (g/km・台)</th> <th>2025大型 (g/km・台)</th> <th>2030大型 (g/km・台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>20</td> <td>1.200</td> <td>0.750</td> <td>0.600</td> </tr> <tr> <td>30</td> <td>0.800</td> <td>0.500</td> <td>0.400</td> </tr> <tr> <td>40</td> <td>0.600</td> <td>0.350</td> <td>0.300</td> </tr> <tr> <td>50</td> <td>0.550</td> <td>0.300</td> <td>0.280</td> </tr> <tr> <td>60</td> <td>0.550</td> <td>0.300</td> <td>0.280</td> </tr> <tr> <td>70</td> <td>0.600</td> <td>0.350</td> <td>0.300</td> </tr> <tr> <td>80</td> <td>0.800</td> <td>0.500</td> <td>0.400</td> </tr> <tr> <td>90</td> <td>1.200</td> <td>0.750</td> <td>0.600</td> </tr> </tbody> </table>	速度 (km/h)	2020大型 (g/km・台)	2025大型 (g/km・台)	2030大型 (g/km・台)	20	1.200	0.750	0.600	30	0.800	0.500	0.400	40	0.600	0.350	0.300	50	0.550	0.300	0.280	60	0.550	0.300	0.280	70	0.600	0.350	0.300	80	0.800	0.500	0.400	90	1.200	0.750	0.600
速度 (km/h)	2020大型 (g/km・台)	2025大型 (g/km・台)	2030大型 (g/km・台)																																		
20	1.200	0.750	0.600																																		
30	0.800	0.500	0.400																																		
40	0.600	0.350	0.300																																		
50	0.550	0.300	0.280																																		
60	0.550	0.300	0.280																																		
70	0.600	0.350	0.300																																		
80	0.800	0.500	0.400																																		
90	1.200	0.750	0.600																																		
	<p>[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]</p> <p>(8) その他の問題</p> <ul style="list-style-type: none"> なんとなく納得できるが、見解に下表を追加すると、もう少しわかり安いし、合計台数はNo.8(宝神観測局)が2,000台/日多いが、大型車類は客に2,000台/日少ないためにNO2調査結果は低くなったと思われる旨を評価書本文にも追加すべきである。 <p>また、No.8(宝神観測局)が道路沿線から離れているのかについての回答がない。p15</p> <table border="1" data-bbox="370 1644 1372 1800"> <thead> <tr> <th>調査地点</th> <th>大型車類台数/日</th> <th>合計台数/日</th> <th>予測のBG濃度</th> <th rowspan="4">資料編 p266～p268 平日調査結果</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6 藤前北街園</td> <td>2,582</td> <td>8,107</td> <td>0.018</td> </tr> <tr> <td>7 藤前公園</td> <td>25,520</td> <td>55,945</td> <td>0.029</td> </tr> <tr> <td>8 宝神観測局</td> <td>23,552</td> <td>57,935</td> <td>0.023</td> </tr> </tbody> </table>	調査地点	大型車類台数/日	合計台数/日	予測のBG濃度	資料編 p266～p268 平日調査結果	6 藤前北街園	2,582	8,107	0.018	7 藤前公園	25,520	55,945	0.029	8 宝神観測局	23,552	57,935	0.023																			
調査地点	大型車類台数/日	合計台数/日	予測のBG濃度	資料編 p266～p268 平日調査結果																																	
6 藤前北街園	2,582	8,107	0.018																																		
7 藤前公園	25,520	55,945	0.029																																		
8 宝神観測局	23,552	57,935	0.023																																		

事業者の見解	補足意見
<p>○予測条件とした走行速度は、各調査地点における現地調査による平均走行速度及び規制速度を考慮して設定しました。</p> <p>○具体的には、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、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、平均速度を基にして走行速度を設定しました。</p>	<p>平均速度が規制速度を上回った地点の予測条件を規制速度にすることは、現実離れしている。行政としては法律違反を認めるような予測はできないという論理も分からないでもないが、それならそれで、規制速度を守らせる具体的方法を検討し、実行すべきである。</p>
<p>○バックグラウンド濃度の違いについて、走行台数の違いが要因の一つと考えられますが、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と考えています。</p> <p>○準備書p.167の図2-1-12 道路断面図に示しているように、No.8（宝神観測局）は道路沿道（南側歩道の南側）です。</p>	<p>—</p>

項目	意見の概要
大 気 質	<p>[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]</p> <p>(6) 残された課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 車線変更が困難な場合も想定されるという理由は理解しているが、「安全通行に支障のない範囲で」という文章では分からない。意見のように“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。p15 <p>[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]</p> <p>(8) その他の問題</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道23号ルールで、車線変更が困難な場合も想定されるという理由は理解しているが、「安全通行に支障のない範囲で」という文章では分からない。意見のように“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。p15 <p>[施設の稼働に係る予測条件（排ガス諸元値）について]</p> <p>(6) 残された課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 水銀の排出濃度について、公表結果を見る限り、2017年4月に、1号炉で14μg/m³N、2号炉で7.5μg/m³Nで突出しているが、他の時期は4μg/m³N以下で安定している。この突発事態の原因は分析し、対策はとったのか。いずれにしろ、最新の焼却設備、排ガス処理設備に更新するのだから、現施設の実績から不安というのは、理由にならない。p15
騒 音 振 動	<p>[予測方法について]</p> <p>(6) 残された課題</p> <p>「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」合成レベルを基に予測時期を選定した。」…もっといろんな方法がありそう。例えば、バックホウやラフテレーンクレーンの建設機械ごとに距離減衰図を作り、何m離れると規制基準値になることを承知したうえで、対応措置を考えるなど。p27</p>

事業者の見解	補足意見
<p>○ご意見を踏まえ、評価書においては「交通の流れに沿って車線変更する場合など、安全通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」旨を記載します。</p>	<p>—</p>
<p>○水銀の排出濃度が高かった原因としては、一時的に水銀を多く含むごみが搬入されたことが推測されます。</p> <p>○水銀の排ガス諸元は、既存施設の排ガス測定結果と、「大気汚染防止法」（昭和 43 年法律第 97 号）の改正法の施行（平成 30 年 4 月）から間もないことから、基準値を $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ に設定しましたが、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。</p>	<p>2017 年 4 月に、1 号炉で $14 \mu\text{g}/\text{m}^3$ など突発事故については、原因が推測されているが、その対策は記載されていない。</p> <p>最新の焼却設備、排ガス処理設備に更新するのだから、現施設の実績から不安というのは、理由にならないという意見については、見解書と全く同文である。</p> <p>“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。”という精神論的な言葉ではなく、また“検討します”という言葉ではなく、「運転管理基準を～にする」などの具体的な方針が必要である。</p>
<p>○建設機械の詳細な配置については、工事受注業者が設計を進める中で検討するものであるため、準備書においては合成騒音レベル及び合成振動レベルを基準に予測時期を設定しました。</p> <p>○工事の実施にあたっては、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。</p>	<p>建設機械の詳細な配置は工事発注事業者が検討する点については、やむを得ないが、敷地境界に近い場合の注意事項として、建設機械ごとに距離減衰図を作り、何 m 離れると規制基準値になることを承知したうえで、対応措置を考えるなどの具体的提案をしている。この検討結果を示すべきである。</p>

項目	意見の概要
騒音	<p>[予測条件（建設機械の稼働による騒音）について]</p> <p>(8) その他の問題</p> <ul style="list-style-type: none"> 「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7月31日建設省告示第1536号、最終改正平成13年4月9日国土交通省告示第487号）第2条第3項に基づく、「建設機械の騒音及び振動の測定値の測定方法」（平成9年7月31日建設省告示第1537号、最終改正平成13年4月9日国土交通省告示第488号）6.機械の配置と運転で、表-3 供試機械の運転状態（動的運転状態）と表-4 供試機械の運転状態（静的運転状態）があり、意見で例示した全周回転掘削機、ラフテレーンクレーン（トラッククレーンのデータを用いた）、及び使用予定のクローラクレーンは、見解のように、静的運転状態で測定することとされているが、使用予定のバックホウ、コンクリートポンプ車については動的運転状態で測定するので、低騒音型建設機械の基準値（バックホウ：99～106、コンクリートポンプ車100～107）を用いるべきではないか。p21
緑地	<p>[緑地の配置について]</p> <p>(6) 残された課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 緑地の配置で” 今後、設計を進める中で…さらに検討し、可能な限り緑地の確保に努めます” というだけを評価書に追記しても意味がない。意見は具体的に2件の方法で緑化率は現況非悪化とする・ことを提案しており、その検討結果を見解で示すか、評価書にはその結果を示すべきである。p33

事業者の見解	補足意見															
<p>○バックホウ及びコンクリートポンプ車において予測に用いたA特性パワーレベルは、出典の「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック（第3版）」（(社)日本建設機械化協会，平成13年）に示されているA特性パワーレベルを用いており、「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規定」（平成9年建設省告示第1536号）で定める騒音基準値と下表のとおり同程度です。</p> <table border="1" data-bbox="209 566 855 752"> <thead> <tr> <th>建設機械</th> <th>規格</th> <th>定格出力 (kW)</th> <th>A特性パワーレベル</th> <th>騒音基準値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バックホウ</td> <td>0.7m³</td> <td>116</td> <td>105</td> <td>106</td> </tr> <tr> <td>コンクリートポンプ車</td> <td>50m³</td> <td>121</td> <td>104</td> <td>107</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 1：A特性パワーレベルとは、出典の「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック（第3版）」（(社)日本建設機械化協会，平成13年）におけるA特性パワーレベルを示す。 2：騒音基準値とは、低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規定」（平成9年建設省告示第1536号）で定める騒音基準値を示す。</p> <p>○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。</p>	建設機械	規格	定格出力 (kW)	A特性パワーレベル	騒音基準値	バックホウ	0.7m ³	116	105	106	コンクリートポンプ車	50m ³	121	104	107	<p>—</p>
建設機械	規格	定格出力 (kW)	A特性パワーレベル	騒音基準値												
バックホウ	0.7m ³	116	105	106												
コンクリートポンプ車	50m ³	121	104	107												
<p>○緑地の配置については、工事受注業者が設計を進める中で車両の動線や滞車スペース等と併せて検討するものであるため、工事発注に際して、評価書を遵守し、可能な限り緑地の確保に努めるよう、工事受注業者に求めます。</p>	<p>緑地の配置までも、工事受注業者の設計に任せ、評価書を遵守するよう求めても意味がない。基本方針（緑地率の現況非悪化、改善など）、位置などは事業者としての市が決定し、排ガス濃度と同様に、工事受注業者に注文すべきである。</p> <p>また、意見では、具体的に可能な2案を示しているのだから、その検討結果を示すべきである。</p>															

項目	意見の概要
温室効果ガス等	<p>[予測条件（ごみ焼却の余熱利用による二酸化炭素の削減）について]</p> <p>(6) 残された課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 温室効果ガスについて、焼却施設規模が約 1/3 に減少するのに、温室効果ガスの排出量が 0.4 倍にしかならないのは、余熱利用による発電量が多くなるとの理由は、発電量が今のままだとすると、温室効果ガス排出量は約 0.5 倍（$(11,850 + 2,538) / 29,295 = 0.5$）となり、それなりに納得できるが、予測条件の”発電量及び熱の供給量は、事業計画より設定した。“p377 は、不十分であり、2 章の対象事業の内容 p10～17 にも記載されていない。見解にある発電量（既存施設：約 8,800 万 kWh/年、計画施設：約 9,400 万 kWh/年、）を評価書に追記すべきである。また、事業計画にも発電・熱供給施設の能力等を追記すべきである。p37
	<p>[予測結果について]</p> <p>(8) その他の問題</p> <ul style="list-style-type: none"> 温室効果ガスは、準備書の繰返し（既存の 29,295t が 11,850t に減少するのは承知している）。リニア開業に向け駅前にビルを増設することに、地球温暖化対策上、市はどう考えるのかを示すべきである。p35

事業者の見解	補足意見						
<p>○ご意見を踏まえ、評価書においては予測条件の「ごみ焼却の余熱利用による二酸化炭素の削減」に下表を追記します。</p> <p style="text-align: right;">単位：kWh/年</p> <table border="1" data-bbox="209 383 836 463"> <thead> <tr> <th data-bbox="209 383 379 421">項目</th> <th data-bbox="379 383 608 421">既存施設</th> <th data-bbox="608 383 836 421">計画施設</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="209 421 379 463">発電量</td> <td data-bbox="379 421 608 463">88,274,467</td> <td data-bbox="608 421 836 463">93,607,200</td> </tr> </tbody> </table> <p>○発電量、熱供給量等につきましては、工事受注業者が設計を進める中で検討するものであるため、工事発注に際して、評価書を遵守し、温室効果ガス削減量のさらなる低減の環境配慮やエネルギーの有効利用がなされるよう、工事受注業者に求めます。</p>	項目	既存施設	計画施設	発電量	88,274,467	93,607,200	<p>事業計画に発電量は記載し、発注できるのだから、“発電量、熱供給量等につきましては、工事受注者が設計を進める中で検討する”の見解は間違っているし、そもそも、事業計画に記載するような内容が、工事受注者がこれから検討するという基本姿勢はたすべきである。</p>
項目	既存施設	計画施設					
発電量	88,274,467	93,607,200					
<p>○適切な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。</p>	<p>事業者で出来ることはこの程度のことしかないと思われるが、意見の主旨は、「低炭素都市なごや戦略第2次実行計画」(2019年11月)で、2030年度の中期目標を2013年度比で27%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。市環境白書(R元年版 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とか、総量規制的な方針を市が責任を持って策定する時期が来ている。</p>						

(3) 環境影響評価の手続きに関する事項

項目	意見の概要
その他	<p>[環境影響評価の評価基準について]</p> <p>(1) 環境影響評価の評価基準が定まってきた</p> <p>◎ 道路騒音評価</p> <p>道路騒音の評価は、準備書では環境基準だけだが、評価書では「環境基準から5dB減じた値と対比した結果を追記する。」（現状の道路交通騒音の評価は準備書で対応済み） p5, p23, p27</p> <p>今後、国への騒音環境基準改定の要望、他事用車への指導が必要となる。</p> <p>なお、宝神（ハウジン）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い、市の環境目標値での評価するのは英断です。 p5</p> <p>◎ 低周波音の評価</p> <p>施設の稼働による低周波音の評価で、準備書では方法書への意見を取り入れ、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。 p29</p> <p>◎ 振動感覚閾値</p> <p>今回の事業でも、車両走行の振動の評価に「振動感覚閾値」を用いている。 p29</p> <p>◎ 特定建設作業以外のその他の作業</p> <p>特定建設作業以外の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ことを他の事業主体にも伝えた。名古屋市は今後もしっかり指導していただきたい。 p41</p> <p>特に大江川下流部公有水面埋立て事業の配慮書では、その他の作業については“特定建設作業に係る規制基準値を下回る”とするだけなで、十分な指導をお願いする。</p>
	<p>[配慮書、方法書及び準備書に対する事業者の見解について]</p> <p>(2) 意見には個別に丁寧に見解が示された</p> <p>◎ 配慮書、方法書、準備書への意見については、個別に丁寧に紹介し、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。</p>

事業者の見解	補足意見
<p>○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。</p>	<p>—</p>
<p>○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。</p>	<p>—</p>

(4) 用語解説

項目	意見の概要
用語解説	<p>[プルーム式について]</p> <p>(6) 残された課題</p> <ul style="list-style-type: none">用語解説のプルーム式に記載するなら、「平坦地で風下に向かって連続して拡散される定常状態の汚染物質濃度の予測値を求めるのに適する。…なお、無風時はパフモデルが適している。（環境用語集:EIC ネット）」など学問的に明らかなこととすべきである。

事業者の見解	補足意見
<p>○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。</p>	<p>どうしても「道路環境影響評価の技術手法」を金科玉条の予測手法にしたいがために、意見を曲解した見解である。ここで主張しているのは、どうしてもプルーム・パフ式を参考に載せるのなら、「* 9 もともとのプルーム式及びパフ式は、拡散場が平坦であること、拡散係数が拡散場で一定であることなどを仮定して導かれたものである。」（「道路環境影響評価の技術手法」 p2-1-31）の部分など、プルーム・パフ式の学問的な意味合いである。それでこそ、準備書の予測方法の脚注で「調査地域はほぼ平坦な地形であることから、プルーム式及びパフ式による予測を行うこととした。“（準備 p147 等）の意味が分かる。別に他の手法との比較を求めているわけではない。</p>